

TST, Marzo 2016, nº 30, pp. 14-47

El sindicalismo ferroviario en España: De las sociedades mutualistas a los sindicatos de clase (1870-1936)

Antonio Plaza Plaza
IES Blas de Otero

Resumen

Este trabajo busca acercar al investigador, y también al lector interesado por el ferrocarril, a la realidad social que rodea este transporte, sumergiéndolo en las luchas sindicales que los obreros ferroviarios españoles tuvieron que superar, con la oposición de los gobiernos y las empresas del sector, para poder unirse y combatir, primero en defensa del derecho de asociación, reconocido por la ley, y después en aras de mejorar sus condiciones salariales y laborales, desde el último tercio del siglo XIX, que es cuando finaliza la construcción del ferrocarril español, hasta la Guerra Civil.

Palabras clave: Movimiento obrero, sindicatos ferroviarios, España, UGT, CNT.

Códigos JEL: J51, J52, J53, L92.

Abstract

The aim of this paper is to give the researcher and also the readers interested in railways a view on the social reality of this means of transport, specially the union struggles that the Spanish workers had to fight during the last third of the 19th century –when in Spain it is finished the construction of railways– and until the Civil War, with the opposition from governments and from the railways companies,, in order to reach the right to freedom of association with others, including the right to form and join trade unions, and to get wage increases and better working conditions.

Key words: Labour movement, rail unions, Spain, UGT (General Workers' Union of Spain), CNT (National Confederation of Labour).

JEL Codes: J51, J52, J53, L92.

TST, Marzo 2016, nº 30, pp. 14-47

El sindicalismo ferroviario en España: De las sociedades mutualistas a los sindicatos de clase (1870-1936)¹

[Fecha de recepción del original: 14-03-2015; versión definitiva 11-11-2015]

Antonio Plaza Plaza
IES Blas de Otero

1. Introducción

Aunque la formación de la red ferroviaria española dio sus primeros pasos en la década de 1840, el grueso de la construcción sólo se va a desarrollar en la segunda mitad del XIX, con especial incidencia en los tramos comprendidos entre 1853-1866, y de 1873 a 1896. Un proceso de construcción en el que destacarán dos grandes empresas (Norte y MZA), junto a otras muchas compañías, la mayoría de las cuales serán absorbidas por las dos primeras, en el proceso de concentración empresarial que vive el sector entre finales del s. XIX y las primeras décadas del siglo XX.

De acuerdo con las limitaciones impuestas por la acción gubernativa y la resistencia casi infranqueable que oponen durante muchos años las compañías a la constitución de organizaciones obreras, éstas buscaron, ante todo, mejorar las condiciones de vida y trabajo de sus obreros y empleados. En esa línea, los trabajadores del ferrocarril tuvieron que luchar con denuedo para poner en marcha asociaciones, al principio de carácter mutualista o benéfico e independientes de las empresas, resultando muy escasas las formadas entre 1855 y 1900.

De modo progresivo, y una vez que el derecho de asociación adquiriera una regulación firme, a partir de 1887 los trabajadores del ferrocarril que alcanzan un mayor grado de concienciación política o sindical van a inclinarse –de forma preferente– por asociarse en sociedades de resistencia, las cuales tienen dos objetivos preferentes: la mejora de las

¹ El presente trabajo es un resumen del estudio *El sindicalismo ferroviario en España: de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*, un extenso trabajo de investigación realizado por el autor entre 1990 y 2012, que culminó en una tesis doctoral, presentada en el Departamento de Historia Contemporánea de la Facultad de Filosofía y Letras de la UAM, en septiembre de 2004, que abarcaba el periodo 1870-1917. La investigación inicial sería ampliada posteriormente, con el apoyo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) para extenderla al periodo 1918-1936. El resultado final culminaría en el libro de igual título al artículo aquí editado, que fue publicado por la FFE en la colección de Historia Ferroviaria, en 2012. Se ha preferido aligerar el texto para facilitar la lectura. Toda la información sobre fuentes documentales utilizadas puede encontrarse en ambos textos. Un ejemplar de la tesis doctoral está depositado en el Archivo Histórico Ferroviario.

condiciones de trabajo de los obreros del oficio o empleo, y la obtención de mejoras salariales progresivas.

La consecución progresiva de estas dos metas tendrá lugar en un largo proceso de avances y retrocesos que se ve alterado por numerosas circunstancias. En primer lugar, hay que mencionar la resistencia de una gran parte de los trabajadores del ferrocarril a asumir los graves costes que puede implicar la decisión de asociarse, debido al temor que suscita entre los obreros la posición contraria de las compañías frente a quienes forman parte de las asociaciones obreras (despidos, represión, limitaciones para la promoción laboral, inclusión en listas negras, etc.).

Este hecho retrasa la presencia de los obreros del ferrocarril entre quienes optan por la sindicación hasta la última década del siglo XIX, aunque existen indicios de la presencia de ferroviarios entre quienes forman parte de sociedades de resistencia formadas por obreros del hierro. Estas organizaciones fueron el medio más frecuente que tuvieron aquellos trabajadores para evitar la represión de las empresas del sector, un modelo ya utilizado en el periodo de las luchas obreras que tienen lugar bajo la Primera Internacional. Hay que considerar también la coyuntura económica vivida, que determina también la abundancia o escasez de trabajo, ante la cual las protestas obreras disminuyen por temor al desempleo.

2. El personal ferroviario

Si consideramos las especiales características del transporte ferroviario, que exige que la distribución del personal venga determinada por su reparto y dispersión por toda la geografía nacional, en la práctica también era posible encontrar una serie de centros ferroviarios donde se producía una importante concentración de efectivos laborales. Los establecimientos ferroviarios donde había mayor concentración de personal se correspondían con aquellas ciudades y poblaciones donde estaban localizados los principales talleres y depósitos que utilizaban las compañías para la reparación y puesta a punto del material rodante. Madrid, Barcelona y Málaga, además de contar con las sedes centrales de las cuatro principales compañías –Norte, MZA, MCP y Andaluces–, disponían de grandes talleres a los que se sumaban los establecidos en Valladolid, Valencia, Zaragoza y otras ciudades.

Las dos principales empresas ferroviarias contaban con talleres principales junto a los cuales se ubicaban grandes almacenes de material: Madrid-Atocha y Barcelona-Clot, en el caso de MZA; Valladolid y San Andrés de Palomar (Barcelona), por parte de Norte. Allí se concentraban los centros de reparación y almacenaje más importantes. Estas instalaciones se complementaban con talleres y depósitos de ámbito regional, repartidos por toda la red y dependientes de las distintas empresas, cuyo destino era atender las reparaciones menores y servir de centros de distribución del material rodante. En éstos la concentración de personal era mayor, ocupando los más importantes a algunos miles de trabajadores, mientras que el número de empleados en los depósitos solía ser de varios cientos.

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

El número de trabajadores empleados en el ferrocarril en España pasó de unos 35.000 en 1893 a superar los 50.000 en 1900; en 1917 llegó a los 75.000, alcanzando los 100.000 en 1920, un incremento realizado especialmente a través del aumento del personal temporal. El mayor número de eventuales solía encontrarse en el servicio de Movimiento, en tareas como carga y descarga, y también en el servicio de Vías y Obras, realizando trabajos de conservación y vigilancia del tendido ferroviario. La mayor parte de estos obreros temporales trabajaba en largas jornadas y en condiciones de gran precariedad, lo que conducía a un importante malestar y a un bajo rendimiento.

Hasta 1911, la evolución de los costes laborales en este sector no representó un problema destacable para las compañías, que mantenían una política discrecional de salarios, según las modalidades de contratación y la especialización laboral. A partir de la huelga de 1912 las reivindicaciones sindicales obligarán a las empresas a subidas salariales continuadas, así como a la mejora de las condiciones laborales y a modificar el sistema de pensiones.

Desde octubre de 1912 las compañías incrementarán los salarios del personal peor pagado, si bien los aumentos de los costes salariales se producirán especialmente a partir de 1916, cuando las alzas de precios que siguen al incremento de la demanda de productos españoles durante la Primera Guerra Mundial provoquen el desabastecimiento del mercado nacional, con el consiguiente encarecimiento de los productos básicos. El crecimiento de la demanda de transporte en ese mismo periodo influyó también en el aumento de las contrataciones de personal eventual, así como la posterior implantación de la jornada de ocho horas, factores ambos que condujeron a un aumento importante de los gastos de explotación en las principales empresas, que reclamarán una y otra vez la revisión de las tarifas de transporte.

3. Los primeros pasos del asociacionismo en el ferrocarril. Entre el mutualismo y las sociedades de empresa (1870-1905)

El reconocimiento del derecho de asociación en la constitución de 1869 supone el primer paso para la reivindicación de la puesta en marcha de asociaciones reivindicativas. Aunque las asociaciones de carácter mutualista y benéfico ya estaban reconocidas con anterioridad, desde 1839 los trabajos emprendidos para poner en marcha sociedades que

agrupen al personal ferroviario, al igual que ocurre en otras profesiones, aún deberán esperar casi dos décadas. La aprobación de la Ley de Asociaciones en enero de 1887 dará respaldo legal a la constitución de sociedades obreras, aunque el derecho de asociación en la práctica dista de ser respetado por los empresarios, que cuentan, en muchos casos, con la complicidad de las autoridades para bordear su aplicación.

Siguiendo a Manuel R. Alarcón², el proceso asociativo que se desarrolla en España desde 1837 en adelante estuvo orientado en tres direcciones, distintas pero complementarias: el mutualismo (sociedades de socorros mutuos), el cooperativismo (cooperativas de consumo y producción) y el sindicalismo (sociedades de resistencia, primero; sindicatos, después).

Los comienzos de la acción reivindicativa entre los trabajadores del ferrocarril se remontan al último tercio del siglo XIX, en un proceso que transcurre casi en paralelo a la construcción de la última fase de la red ferroviaria, cuyo trazado esencial quedará completado a finales de la misma centuria. Las protestas habían comenzado casi treinta años atrás, aunque las reclamaciones sólo se produjeran durante esos años de forma esporádica.

Las primeras reivindicaciones de las que tenemos noticia se pusieron de manifiesto tras la revolución de septiembre de 1868. En los últimos días de abril de 1869 un numeroso grupo de trabajadores ferroviarios de Madrid expresará públicamente su descontento y desacuerdo, ante el Gobierno y las Cortes, contra la aprobación de un decreto-ley que introducía un impuesto del 5% sobre los haberes de los trabajadores y “empleados de los bancos, sociedades, compañías o empresas de cualquier clase, que cobren sus salarios por mensualidades o anualidades”³.

Desconocemos si su aplicación motivó una reproducción de las protestas y reclamaciones del personal de MZA en Madrid o en otros lugares de España. El hecho de que las reivindicaciones se reiterasen en años posteriores induce a pensar que fueron desestimadas. En 1882, los ferroviarios madrileños volverán a insistir en sus peticiones contra este impuesto que reducía sus salarios, a través de nuevos escritos a las Cortes y al Gobierno. Las quejas se dirigen contra el ahora llamado “impuesto de utilidades”, con escasos resultados.

La repetición de las protestas tendría, finalmente, un efecto derivado: la formación en 1888 de la Asociación de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España, la más importante de las sociedades de socorros mutuos dedicada a la atención del personal ferroviario que se constituyó en España⁴, para cuya constitución y desarrollo contó con el apoyo de las compañías y el beneplácito del Gobierno.

² Alarcón (1975), p. 319.

³ *Exposiciones dirigidas a Su Ateza el Regente del reino y a las Cortes Constituyentes por los empleados de la compañía de ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante* (1870), p. 6.

⁴ La formación de estas sociedades era posible desde 1839, tras la aprobación de una R.O. del Ministerio de la Gobernación, que hacía posible el agrupamiento de quienes pretendían apoyarse mutuamente, garantizando también a sus componentes el ahorro común ante necesidades futuras, objetivos ambos que estaban dirigidos hacia la previsión social.

Ambas circunstancias aportaron seguridad y solidez a esta sociedad, que se mantuvo activa más de ochenta años, contando con un importante respaldo entre el conjunto de los trabajadores del sector, pese a las críticas frecuentes que sufre desde sectores obreros que acusan a sus responsables de estar sometidos a las decisiones de las compañías. Frente a ella, la mayoría de las sociedades mutualistas surgidas en el este sector laboral apenas contaron con apoyo sustancial entre los trabajadores, lo que repercutió en su corta vida, al carecer de una base social y económica suficiente que hiciese posible su permanencia y continuidad.

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

En esta fase inicial del movimiento organizativo de los ferroviarios, el mutualismo será el modelo de asociación más solicitado. Las sociedades mutualistas proponían asociarse partiendo de criterios como la solidaridad, la previsión y la asistencia social, al mismo tiempo que podían atender otras necesidades sociales, como la educación. Tampoco se excluía que algunas de ellas, además de realizar una labor asistencial, desarrollasen acciones reivindicativas, convirtiéndose, después, en sociedades de resistencia.

Si nos ceñimos al personal ferroviario, también en él se cumple esa preferencia por el sistema mutualista, especialmente durante el periodo 1870-1890. Parece evidente el interés de los trabajadores por asegurarse el trabajo estable, dado el alto nivel de temporalidad existente, y también garantizarse el socorro o auxilio imprescindible para hacer frente a contingencias, accidentes o enfermedades, especialmente si se considera la elevada siniestralidad laboral que se daba en el sector. Circunstancia repetidamente denunciada en la prensa, pero que apenas suscita medidas correctoras por parte de las empresas y despierta interés en los gobiernos, que casi no dedican medios ni legislan antes de las primeras décadas del XX en lo relativo a la previsión social en el trabajo.

En el último tercio del siglo XIX está confirmada la presencia de diversas sociedades mutualistas integradas por ferroviarios. La primera sociedad localizada la encontramos en Valladolid. Allí se había constituido, en 1869, la Sociedad de Socorros Mutuos de Obreros y Empleados de Maquinaria del Ferrocarril del Norte. En fechas posteriores se formaron nuevas mutualidades dentro de este sector: la Sociedad Cooperativa de Socorros Mutuos de los Talleres de León y del Ferrocarril del Noroeste (León, 1871); la Sociedad Cooperativa de Consumos y Socorros Mutuos de los Empleados de los Ferrocarriles de Madrid-Zaragoza-Alicante (Madrid, 1871), y La Fraternal (Madrid, 1872).

Aunque no hemos hallado rastro de mutualidades ferroviarias en los años 1873 a 1883, este dato no excluye su existencia. Desde 1884 en adelante reaparecen de nuevo: la Sociedad de Obreros del Ferrocarril (Valladolid, 1884); La Unión (Valladolid, 1885); La Benéfica (León, 1886); la Sociedad de Maquinistas y Fogoneros de los Ferrocarriles de Cataluña (San Martí de Provençals, Barcelona, 1886); la Sociedad Mutualista de

Operarios de Taller de Fundición del Ferrocarril de Almansa-Valencia-Tarragona –AVT– (Valencia, 1888); la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España (Madrid, 1888); El Deber, de los trabajadores de la compañía Madrid-Cáceres-Portugal –MCP– (Madrid, 1889); La Salvación y La Unión, integradas por personal de la compañía de Andaluces (Málaga, 1889), etc. De todas las mencionadas, sólo unas pocas mantendrán la estabilidad económica imprescindible para sostenerse. La pervivencia del mutualismo se mantuvo en convivencia con el sindicalismo reivindicativo hasta la Segunda República.

La presencia del cooperativismo entre el personal ferroviario fue reducida antes de 1900. Entre las sociedades localizadas figuran: la Sociedad Cooperativa de Consumos y Socorros Mutuos de los Obreros de los Talleres Generales de los Ferrocarriles de MZA (Madrid 1891); La Mutua –Asociación de Maquinistas y Fogoneros de los Caminos de Hierro de España– (Madrid, 1893); y La Honradez –Cooperativa de Consumos del Personal de Talleres del Ferrocarril de MCP– (Madrid, 1898). Muy posteriores son: La Protección Ferroviaria (Madrid 1912); la Cooperativa Ferroviaria (Madrid, 1915); y la Cooperativa de la Unión Ferroviaria (Sección Catalana), establecida en Barcelona, y que se sostuvo hasta la Segunda República⁵.

La formación de sociedades de oficio entre el personal ferroviario fue un proceso más tardío que los anteriores, además de mostrar un retraso evidente en comparación con otras profesiones. En el desarrollo del movimiento obrero ferroviario se puede establecer una etapa inicial que abarcaría el periodo comprendido entre 1868 y 1905, coincidiendo con las luchas obreras protagonizadas en otras profesiones por las sociedades vinculadas al movimiento de la Primera Internacional (1864-1881).

Dentro de esta etapa puede diferenciarse una primera fase, que comprende los años 1868 a 1889, y una segunda, que comprende los años 1890 a 1905. En el primer periodo, las noticias sobre la participación de los trabajadores del ferrocarril en secciones de la Internacional son escasas. Lo más probable es que figuren asociados entre las sociedades de oficio que agrupaban a los obreros del hierro, una tendencia habitual para evitar las represalias de las compañías, dispuestas a impedir toda asociación de base reivindicativa. Hay indicios de la existencia de algunos ferroviarios internacionalistas, que, de forma individual o a través de sociedades de oficio vinculadas al hierro, están presentes en Valladolid (1869), Zaragoza y Ciudad Real (1871), y, Valencia y Málaga (1872). Los asociados más habituales eran los maquinistas y los fogoneros.

La participación de los ferroviarios en protestas laborales aparece documentada a partir de 1872. En el otoño de ese año tendrá lugar la primera de las huelgas de ferroviarios conocida. La huelga, que fue valorada como el conflicto más importante del citado año, se iniciaba el 1 de noviembre en Zaragoza, entre los maquinistas de la compañía Zaragoza-Barcelona-Pamplona (ZBP), en protesta por la precariedad laboral, el nivel de trabajo impuesto y en demanda de aumento de salario. Los trabajadores también se

⁵ Al igual que en el caso de las sociedades mutualistas, no se descarta tampoco la existencia de otras organizaciones cooperativas en el ámbito ferroviario, anteriores a la Guerra Civil, de las que hasta ahora no hemos tenido noticia.

quejaban por la inseguridad en que desarrollaban su trabajo, ante los repetidos asaltos de partidas carlistas contra las instalaciones ferroviarias. En el transcurso del conflicto estaba previsto que se sumara a la huelga el personal de tracción de otras compañías y líneas. Conflictos similares tuvieron también lugar entre 1872 y 1873 entre los maquinistas y fogoneros de Valladolid, Zaragoza y Valencia, con escasos resultados para los trabajadores.

En relación con la presencia de los ferroviarios en las filas de la Internacional, debemos indicar que, en agosto de 1881, se constituía en Valladolid una nueva sección de Obreros en Hierro. Sabemos de la implicación cada vez mayor de esta sección con la asociación de los obreros del ferrocarril de dicha ciudad. Entre agosto y septiembre de 1882 se produjeron nuevos despidos de trabajadores de los Talleres de Norte en Valladolid, bajo la acusación de estar federados⁶. En esas fechas se produjeron nuevas llamadas en favor de la asociación de aquellos trabajadores, para evitar los abusos de la compañía Norte y con objeto de que ingresaran en las secciones constituidas o formasen otras nuevas. Meses después, continuaban las quejas contra el mal trato imperante en dichos talleres⁷.

Las noticias sobre la vinculación de los ferroviarios a secciones de la Internacional disminuyen después de esa fecha. Las pocas que nos llegan inciden en los problemas que sufrían los trabajadores del ferrocarril, y en llamar a la asociación para intentar remediar algunos de esos males. En abril de 1883 un grupo de obreros cerrajeros de los talleres de MZA en Barcelona se quejaba por los retrasos en el pago de los salarios:

“Las circunstancias apremian; el hambre avanza; es preciso prevenirse, puesto que tras los males presentes nos espera un invierno terrible; es urgente que los obreros se asocien para protegerse mutuamente [...]. Por la asociación se consigue siempre lo que jamás se obtiene de las súplicas”⁸.

A partir de 1885 las noticias que vinculan a los ferroviarios con la Internacional son escasas. Ello no quiere decir que no se mantuviera esa relación, a nivel de sección o de forma individual. También es posible que la asociación subsistiera a través de secciones de obreros en hierro. Como se describe a continuación, el sistema asociativo más habitual utilizado por los ferroviarios en el tránsito del XIX al XX será el de sociedades por empresas. La presencia de esas organizaciones —algunas de ellas vinculadas a los obreros en hierro—, no hace sino mostrarnos la línea de continuidad que enlaza las formas asociativas existentes en la etapa internacionalista y las que surgen en la fase posterior⁹

⁶ *Revista Social* (Madrid), 66 (7 de septiembre de 1882), p. 2: “Movimiento Obrero”.

⁷ *Revista Social* (Madrid), 78 (30 de noviembre de 1882), p. 4: “Movimiento Obrero”.

⁸ *Bandera Social* (Valladolid), 29 (30 de agosto de 1885), p. 4: “Movimiento obrero. Valladolid. A los obreros”. El llamamiento va firmado por un maquinista. El redactor dice tomar la noticia de la prensa de Valladolid.

⁹ Esa relación parece evidente en distintos centros ferroviarios como Madrid, Valladolid, Málaga o Almería, donde la concentración de obreros ferroviarios resulta importante por la presencia de talleres de reparación de las compañías.

4. Los ferroviarios en el tránsito del siglo XIX al XX. Entre el mutualismo y el sindicalismo de empresa (1890-1905)

La recuperación de la actividad asociativa ferroviaria a finales de la década de 1880 se va a desarrollar de acuerdo a dos circunstancias fundamentales. En primer lugar, la constatación de que la construcción de la parte fundamental del tendido férreo está prácticamente terminada en esas fechas y que, de forma casi paralela, las compañías –y en especial, las más poderosas, como Norte, MZA y Andaluces– aparecen inmersas en un proceso de concentración empresarial, donde tratarán de optimizar sus capitales, al tiempo que maximizan los beneficios.

Para lograrlo, se valen de dos fórmulas. En primer lugar, a través de un mejor aprovechamiento de los medios técnicos y por la vía de la reducción de costes de infraestructuras. En segundo lugar, y vinculado al mismo proceso descrito, obteniendo una mayor rentabilidad de los recursos humanos. Para conseguirlo se hace precisa la introducción de nuevos sistemas de organización del trabajo que incrementasen la productividad laboral a través de la aplicación en el sector ferroviario de técnicas de trabajo basadas en el taylorismo y el fordismo¹⁰.

La puesta en práctica de algunos de estos procedimientos y actuaciones determinarán a medio plazo un incremento de la intensidad del trabajo y un endurecimiento de las condiciones laborales existentes, lo cual conducirá a la aparición de un creciente descontento entre los trabajadores del ferrocarril, que ven cómo pierden capacidad e influencia los antiguos oficios y profesiones que vienen desempeñando en las empresas del sector mientras empeoran sus condiciones de trabajo.

De manera progresiva en los principales centros ferroviarios del país, allí donde existe una mayor concentración de trabajadores y donde están instalados los grandes talleres y depósitos, van a surgir una serie de sociedades de resistencia, que en el ámbito ferroviario son conocidas como “sociedades de empresa”, que, bien en paralelo o de forma alternativa a las entidades mutualistas conocidas, van a captar a los trabajadores del ferrocarril para organizarlos y formarlos en la defensa de los intereses de clase para luchar por la mejora de las condiciones económicas y de trabajo, y también para responder al nuevo modelo de relaciones laborales en proceso de aplicación.

De acuerdo con el proceso descrito, en España, a finales del siglo XIX, se advierte la existencia de varios núcleos ferroviarios consolidados, o en fase de formación, en torno a una serie de ciudades representativas. La presencia de varios miles de trabajadores, que se concentran en las instalaciones y centros de trabajo más importantes, de las empresas ferroviarias establecidas, permitirá también un proceso de concienciación más favorable entre el personal empleado de estos grandes núcleos.

En estos centros se van a constituir, en la última década del siglo XIX, diferentes sociedades de empresa. Su nombre deriva de la forma en que se constituyen, vinculadas a las propias empresas ferroviarias, e integradas por personal de las mismas. Tenían

¹⁰ Martínez Vara y Cobos Arteaga (2014).

carácter reivindicativo y su objetivo preferente era conseguir la mejora de las condiciones laborales y económicas de los asociados.

Su organización interna resulta muy rudimentaria. La mayoría desarrolla su actividad dentro de un marco geográfico reducido, marcado por la presencia de la compañía a nivel provincial, regional o incluso estatal. Su radio de acción se irá ampliando a medida que aumenta el grado de afiliación y las propias aspiraciones de la organización. La reacción empresarial buscará impedir su actividad, sin que puedan ofrecer gran resistencia. En ellas es posible distinguir diferentes grados de desarrollo, de acuerdo con su ámbito de influencia y el marco territorial en que actúan, aunque la mayoría no suelen sobrepasar los límites del centro ferroviario donde se originaron. Se pueden distinguir tres situaciones diferentes:

–Las sociedades de ámbito nacional. Su objetivo era estar presentes a nivel de todo el Estado, aunque esto sólo resultase posible en contadas ocasiones. Su organización varía entre el modelo centralizado y la federación. Nacidas como el resto, con la intención de realizar su labor societaria a nivel de la propia empresa, en algún momento se sienten dispuestas a extender su presencia a otras líneas y empresas. Sólo tres organizaciones lo lograron: La Unión General de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España (San Martí de Provençals, Barcelona) de 1894-1896; el Sindicato General de los Ferrocarriles de España, creado entre 1896 y 1905, a partir de la anterior; y, finalmente, La Locomotora Invencible, cuya actividad se desarrolló entre 1899-1905¹¹.

–Las sociedades de empresa formadas en los grandes núcleos urbanos, como Barcelona (Federación de Obreros de los Ferrocarriles de España, en Norte, 1893-1894), Madrid (El Despertar, en MCP, 1900-1901), Valencia (Federación Obrera del Movimiento, en las compañías AVT y Ferrocarril de Aragón, 1900-1904), Málaga (La Unión Ferroviaria de Málaga, en Andaluces, 1892-1904) y Valladolid (Sociedad de Obreros del Hierro y Demás Metales de Valladolid, en Norte, 1900-1903), y a los que consideramos centros ferroviarios destacados. Su ámbito no suele salir de la provincia o región geográfica donde está instalada la empresa. Forman un grupo destacado, aunque su actividad se debilitará, bien por presencia de las organizaciones de ámbito nacional y, sobre todo, por la acción represora de las compañías, cuando estas adquieren conciencia del riesgo que representan para sus intereses al aumentar sus acciones reivindicativas.

–Las sociedades de empresa presentes en centros ferroviarios de segundo orden. Éstas se habían desarrollado en núcleos ferroviarios de ámbito regional como Vigo (La Unión Ferroviaria de Vigo, en MZOV, 1901-1903); Bilbao, Zaragoza, Almería (La Unión Ferroviaria de Almería, en Sur de España, 1903-1904) y otros. Como las anteriores, mantienen el ámbito provincial o regional y actúan en pequeñas compañías. Su fuerza sindical es escasa, por lo que buscarán el apoyo de aquellas otras sociedades que mantienen mayor implantación y fortaleza.

¹¹ Aunque la Federación de Obreros de los Ferrocarriles de España (Madrid) estuvo también presente a nivel nacional entre 1901-1904, desde un punto de vista orgánico es un mero apéndice de La Locomotora Invencible, actuando por delegación de ésta.

5. Conclusiones que se derivan del proceso organizativo que tiene lugar entre 1885 y 1905

A la vista de la evolución de los procesos asociativos examinados, existe la posibilidad de hacer una serie de consideraciones de carácter general en relación con el desarrollo de estas sociedades y también sobre el comportamiento y evolución de estos procesos organizativos protagonizados por los trabajadores ferroviarios, en esta fase asociativa, que abarca de 1885 a 1905, aproximadamente. Las principales conclusiones que se observan son las siguientes:

1) La presencia de una serie de entidades de tipo mutualista, las cuales preceden temporalmente a las sociedades de resistencia surgidas en el ferrocarril, y que también las sobreviven.

2) La precocidad de la organización ferroviaria en Málaga, en relación con los restantes núcleos donde se constituyeron asociaciones.

3) La anticipación de los maquinistas y los fogoneros, en la actividad societaria, frente al resto de las profesiones ferroviarias.

4) La generalización del modelo de “sociedades de empresa” (también conocido como “sindicatos por compañías”). Este tipo de organización se repetirá en casi todas las líneas donde los trabajadores iniciarán procesos asociativos, desde la última década del siglo XIX.

5) La afiliación de los ferroviarios bajo la protección de las sociedades de obreros en hierro. Este proceso, que se inició durante la etapa de la Primera Internacional, aún estaba presente en los últimos años del XIX e incluso en la primera década del XX. Se daba especialmente en aquellas compañías donde existían graves riesgos para la sindicación de los trabajadores.

6) En el plano ideológico, el asociacionismo ferroviario se inclinaba en esta etapa, de forma mayoritaria, a favor de las posiciones socialistas, integrándose preferentemente sus sociedades en UGT.

7) El bajo nivel de afiliación sindical observado en el sector ferroviario en la etapa estudiada. En la mayoría de los casos examinados, la afiliación de los trabajadores empleados en la empresa es inferior al 10% en los años 1900-1902; cifras muy bajas que confirmaban la escasa representatividad, el principal argumento de las compañías para negarse a negociar con las organizaciones ferroviarias.

8) La importancia que daban socialistas y republicanos a los trabajadores ferroviarios, en relación al futuro del movimiento obrero, pese a las dudas expresadas en las actuaciones sindicales descritas. Todo ello obedecía al potencial de votos que representaba este colectivo tan numeroso, que podía tener un peso importante en la orientación del voto urbano, especialmente en algunas grandes ciudades donde este sector laboral formaba un contingente numeroso (Madrid, Barcelona, Málaga, Valencia o Valladolid).

La presión ejercida por las empresas conducirá a un progresivo desmantelamiento de las organizaciones ferroviarias reivindicativas, en torno a 1905. La mayoría de éstas mantenían una débil estructura organizativa y carecían, igualmente, de recursos económicos y de apoyos sociales y políticos suficientes para sostener conflictos largos. La mezcla entre una situación económica difícil y la creciente presión patronal y gubernamental terminará por debilitar el proceso de afiliación, hasta ahogar finalmente a las sociedades obreras incipientes que se habían constituido desde finales del XIX.

6. El despegue del sindicalismo ferroviario. De la formación de La Unión Ferroviaria a la huelga de 1917

La creación de La Unión Ferroviaria en 1909, vinculada a la UGT, supone un paso decisivo en el asociacionismo ferroviario en España¹². Esta organización sufrirá varias transformaciones, primero como Federación Nacional de Ferroviarios Españoles (FNFE, 1912-1921), después como Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (SNIF, 1921-1924), y, finalmente, como Sindicato Nacional Ferroviario (SNF, 1924-1936), representando la principal de las asociaciones presentes en el sector y que, tras el retorno a la democracia y la consiguiente legalización de partidos políticos y asociaciones obreras en 1977, aún conserva el nombre.

Su vinculación a la UGT y al PSOE despertará desde su constitución tensiones y quejas en otras sensibilidades políticas y sindicales, especialmente entre republicanos y anarquistas. Hasta la crisis sufrida en 1917 el sindicalismo ferroviario socialista gozó de un control mayoritario en el sector, sólo alterado por la presencia de pequeñas organizaciones de influencia anarquista –secciones autónomas– y de los sindicatos católicos y de empresa, constituidos a partir de la fallida huelga de septiembre de 1912 con el apoyo de Norte y MZA. En uno y otro caso, la afiliación no superó, en los momentos más favorables, los dos mil asociados de media¹³.

Hasta 1917 la lucha sindical de los ferroviarios se orientó en dos direcciones prioritarias: conseguir que las compañías aceptasen el derecho a la sindicación, reconocido por ley desde 1887, pero no respetado por las empresas, y, en segundo lugar, el derecho a la negociación colectiva, que las compañías se resistían a aceptar, con el beneplácito del Gobierno, que a menudo actuaba como mediador a instancia de los sindicatos, pero sin que tomase medida alguna ni desempeñase función arbitral ante la oposición de las empresas.

La huelga de 1912 pone en tela de juicio la posición tradicional de estas de no atender las reclamaciones obreras. El temor a una huelga general que paralice el transporte ferroviario obligará a las compañías a desarrollar por otras estrategias en relación con su personal, desde la promoción de ascensos y primas hacia el personal de probada fidelidad, la presión directa y la represalia sobre el personal más concienciado, junto con la

¹² Plaza (2004), pp. 278-352.

¹³ Plaza (2004). Capítulo 8: “Nuevos tiempos, viejos problemas. El retroceso asociativo y la lucha por la consolidación sindical (1913-1916)”.

búsqueda de apoyo gubernamental para desactivar las acciones reivindicativas de mayor alcance.

La creación de sindicatos de empresa federados en 1912, como alternativa a la organización centralizada, representada por La Unión Ferroviaria, dispara las alarmas en las empresas más poderosas, que temen la influencia de aquellos en los principales centros de trabajo donde los sindicatos se hallan establecidos, allí donde radican los grandes talleres (Madrid, Barcelona, Valladolid, especialmente). Y motivarán, también, en parte, la acción defensiva de aquellas, que culminará con la formación de los sindicatos católicos, primero, y de empresa, después, para contrarrestar la acción sindical desarrollada por la FNFE, mayoritaria en el sector y vinculada a la UGT. Las huelgas ferroviarias de 1916 y 1917 pondrán a prueba a estas organizaciones “paraempresariales”, utilizadas por las compañías para contrarrestar las protestas y reclamaciones que sostiene la organización ferroviaria socialista¹⁴.

Esta organización también estará presente en las campañas de protesta motivadas por las subidas de precios que tienen lugar en el periodo de la Primera Guerra Mundial en la economía española, en demanda de subidas salariales que amortigüen el impacto del alza permanente de los precios de los productos básicos, una acción donde colaboran tanto la UGT como la CNT¹⁵.

La huelga de agosto de 1917 representa un antes y un después en la organización ferroviaria española, que se ve involucrada en el movimiento político emprendido por la oposición republicano-socialista frente al Gobierno dirigido por Eduardo Dato, donde tenía la misión de paralizar el transporte y las comunicaciones. El fracaso del movimiento político lleva consigo un grave impacto sobre la acción sindical al castigar las empresas con el despido y detenciones de los huelguistas, produciéndose así una cifra de represaliados laborales que la mayoría de las fuentes sitúa en torno a los cinco mil trabajadores y algunas elevan a los seis mil, resultando la mayor incidencia en la compañía Norte, y que va a desmantelar parcialmente la organización ferroviaria.

La actividad sindical de la FNFE quedará maltrecha tras la pérdida de tantos empleos. Tras la huelga, la organización socialista pasará por una etapa muy difícil, descendiendo de 19.000 afiliados en 1919 a 6.500 en 1924 –travesía del desierto–. Los asociados pierden la confianza en el sindicato y optan por soluciones individuales, priorizando por el sostén de los puestos de trabajo y confiando en la actitud benevolente de la empresa y de los gobiernos de turno para la mejora de sus intereses y para lograr la readmisión del personal seleccionado y reprimido en 1917.

Durante la década de 1920 el sector ferroviario mantiene la demanda de subidas salariales junto con la aplicación de la jornada de ocho horas, lograda en 1921 con gran resistencia de las empresas. En cuanto a las mejoras salariales las compañías las vinculan al alza de las tarifas ferroviarias, medida aceptada por el Gobierno y que tiene efectos negativos sobre la inflación, exigiendo las compañías la colaboración de los trabajadores en apoyo a las demandas de aquellas.

¹⁴ Plaza (2004), pp. 452-462.

¹⁵ Plaza (2012), pp. 157-177.

La Primera Guerra Mundial supuso un grave quebranto para los países implicados en el conflicto bélico, a causa de las graves pérdidas humanas que representó y de los perjuicios económicos causados. Otro efecto derivado de aquélla fue el espectacular aumento de los precios de los productos básicos. El proceso inflacionista que tuvo lugar en los años de lucha no sólo afectó a los países implicados, sino que también tuvo efectos negativos entre quienes permanecieron neutrales, como España. Esta condición de nación no beligerante le permitió convertirse en un importante abastecedor de los dos bandos, con el beneficio económico consiguiente, una circunstancia que tendrá, eventualmente, efectos positivos para empresarios y trabajadores. El alza continua de los precios movilizará a los trabajadores españoles, que demandarán aumentos salariales que les permitan compensar la reducción de los salarios reales que perciben.

Durante este periodo el asociacionismo obrero irá en aumento, conscientes los trabajadores de la necesidad de agruparse para defender sus intereses, mientras la posición de los empresarios se torna cada vez más intransigente. En la segunda década del siglo XX se asiste a una ofensiva de las organizaciones patronales contra el sindicalismo organizado, coincidiendo con el final del conflicto mundial.

Esta circunstancia facilitará una aproximación entre las dos centrales sindicales mayoritarias (UGT y CNT). A pesar de los esfuerzos que ambas organizaciones despliegan para movilizar a los trabajadores, la mayoría de ellos eluden, en estos momentos, la participación en las luchas obreras y en los movimientos políticos, preocupados sobre todo por las condiciones laborales que han de soportar. Esta circunstancia influirá para que las movilizaciones y las huelgas tengan un seguimiento desigual.

El crecimiento del proceso de afiliación a las organizaciones obreras de clase, que tiene lugar en España desde 1917 en adelante, evoluciona de acuerdo con la formación de sindicatos cada vez más centralizados. En la UGT se produce la consolidación de las federaciones de industria, mientras que la CNT, desde el congreso de Sans (junio de 1918), se orienta hacia la formación de los sindicatos únicos, organizados por ramas industriales, proceso que se verá alterado en septiembre de 1923 a consecuencia del golpe de Estado de Primo de Rivera, que supondrá su ilegalización.

Es del todo imprescindible dar a conocer, en primer lugar, las consecuencias que tuvo para el sindicalismo ferroviario español el fracaso de la huelga de agosto de 1917, así como el proceso de reconstrucción sindical que sigue a ésta a lo largo de la década de 1920, bajo la Dictadura. Esa labor culminará en un nuevo despegue asociativo en este sector, que tendrá sus principales referentes por una parte en el Sindicato Nacional Ferroviario (1924-1939), vinculado a la UGT, y por la otra, en la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (1931-1939), dependiente de la CNT. Ambas organizaciones, que agruparán el sector mayoritario de los ferroviarios asociados, tratan de lograr una influencia destacada en el sector del transporte, que se engloba dentro de la pugna que sostienen por el control del espacio sindical bajo la Segunda República.

7. Las consecuencias de la derrota. La Federación Nacional de Ferroviarios Españoles entre 1917 y 1921

La resolución de la crisis de 1917, por parte del Gobierno de Eduardo Dato, exigió que éste pactara con el ejército y con la burguesía catalana al objeto de poder contar con el respaldo suficiente para enfrentarse a la oposición republicano-socialista. La debilidad de la respuesta antigubernamental y el escaso apoyo público a su iniciativa determinará también la decisión de aquél de imponer un grave correctivo a quienes se enfrentaron al poder establecido. La acción sancionadora se dejará sentir especialmente sobre la clase obrera organizada que ha participado en la huelga general de agosto. Las detenciones y encarcelamientos consiguientes culminarán, en último caso, en la imposición de sanciones laborales, produciéndose numerosos despidos de trabajadores por parte de los empresarios, que aprovechan la oportunidad para deshacerse del personal más reivindicativo.

La represión sindical hará mella especialmente sobre la UGT, y dentro de ella, sobre el sindicalismo ferroviario, representado por la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles, requerida para paralizar los servicios básicos durante la huelga. La decisión de Norte de proceder al despido de unos cinco mil trabajadores de su plantilla, en su condición de huelguistas, será un duro golpe para las aspiraciones de esta organización obrera, una de las más destacadas de la central socialista, al tiempo que muestra la estrecha relación de intereses que une a las empresas del sector y al Gobierno, que se negará a mediar entre la parte obrera y los medios empresariales en busca de una solución conciliadora.

Toda la acción sindical en el sector ferroviario, posterior a agosto de 1917, estará condicionada por los efectos desastrosos que tuvo el movimiento y por la necesidad de resolver los problemas causados por las sanciones entre el personal afectado, al tiempo que se intenta restablecer la confianza de los trabajadores, para recuperar las conquistas sociales y laborales arrebatadas.

La necesidad de extraer consecuencias y enseñanzas de la derrota sufrida exigirá que los responsables de la FNFE procedan a una revisión de los hechos acaecidos, en busca de un diagnóstico que les permita una valoración de las responsabilidades de los dirigentes que tomaron la decisión de implicar a sus organizaciones en la acción política.

Una vez levantadas las medidas de excepción decretadas por el Gobierno, que se mantuvieron en vigor durante varios meses más en algunas provincias, desde la organización ferroviaria comenzarán las gestiones de sus responsables para valorar la nueva situación y afrontar las responsabilidades. Aunque la primera reunión del Comité Nacional de la FNFE no tiene lugar hasta comienzos de enero de 1918, casi cinco meses después de ocurridos los hechos, no se adoptan decisiones importantes en relación a los hechos, al tiempo que se retrasa su examen en profundidad, posponiéndolo a los congresos de la UGT y del PSOE, lo que inducirá a pensar que desde el partido y la central sindical se pretende subordinar la acción de la FNFE a los intereses de aquéllas¹⁶.

¹⁶ *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 160 (20 de enero de 1918), pp. 1-2: “Reunión del pleno del Comité Nacional [de la FNFE]”. Los responsables de la organización ferroviaria también sugieren a la dirección de UGT la posibilidad de convocar un congreso extraordinario para debatir la situación planteada.

La primera evaluación en detalle de los hechos de agosto de 1917 y de sus consecuencias para la organización socialista tendrá lugar en el congreso de UGT celebrado en octubre de 1918, catorce meses más tarde. Durante la deliberación, los delegados resaltarán una serie de factores negativos que condicionaron el proceso y que pudieron influir en su fracaso:

1) La defectuosa preparación del movimiento reivindicativo. La preparación de éste por parte del Comité de Huelga –formado por miembros de las ejecutivas de la UGT y del PSOE– resultó muy imperfecta. En ningún momento procedió a una evaluación real de las fuerzas con que contaban y de los apoyos externos que lo respaldaban, para saber cuál era la posibilidad real de ejecutarlo con garantías de éxito.

2) El reconocimiento de la desconexión entre los órganos rectores del movimiento presentes en Madrid (Comité y subcomité de Huelga) con las organizaciones regionales y provinciales encargadas de ejecutarlo en sus respectivas demarcaciones, y de éstas con los trabajadores. La detención del Comité de Huelga dejará descabezado el movimiento, sin que el subcomité que lo sustituye sea capaz de asumir la función del primero.

3) La confusión en la determinación del carácter del movimiento emprendido. Este hecho producirá una valoración errónea sobre la acción emprendida, tanto entre la opinión pública como en los sectores sociales dispuestos a apoyarlo. El movimiento será calificado, sucesivamente, de huelga revolucionaria, de huelga pacífica y también de huelga por solidaridad.

4) La reticencia y desconfianza de algunos sectores obreros, vinculados a UGT, aunque de influencia minoritaria, a respaldar movimientos políticos cuya eficacia estaba por demostrar. Una actitud que se justificaba por las consecuencias negativas que puede acarrear a la central sindical.

La desconexión en la acción política emprendida y el fracaso de la misma, con los efectos añadidos de un grave perjuicio para la masa obrera participante, a causa de la represión laboral impuesta, contribuirán a ampliar la desconfianza de los trabajadores sobre una parte de sus dirigentes, pese a la exculpación de aquéllos en la responsabilidad de las acciones, y concentrar la imputación de los errores y la mala gestión sobre el principal responsable ferroviario, Ramón Cordoncillo, secretario de la FNFE. Una valoración que resulta difícil de admitir y comprender, a la luz de los hechos sucedidos y de los protagonistas implicados, y en donde parecen imperar los factores políticos por encima de los sindicales.

La respuesta de las organizaciones obreras frente a las medidas represoras ejecutadas por las empresas ferroviarias será extremadamente tímida y muy tardía, adoptando diversas formas de acuerdo con las circunstancias del momento. La primera opción elegida consiste en la búsqueda de soluciones negociadas, acudiendo al Gobierno, o a personalidades destacadas, en pos de una mediación benefactora para que intercedan ante las compañías en la readmisión de los despedidos. Las primeras gestiones se iniciaron el 7 de octubre de 1917, con una carta del secretario de la FNFE, Ramón Cordoncillo, al

presidente del Gobierno, Eduardo Dato, para que “gestione cerca del presidente de Norte la admisión de los huelguistas que han quedado despedidos”¹⁷. Las acciones emprendidas en esta dirección tendrán efectos escasos y suponen, al mismo tiempo, una demostración de la debilidad de la organización ferroviaria.

La segunda opción elegida para recurrir contra los despidos será la acción legal. Se trata de probar, ante las instancias judiciales, la ilegalidad de las medidas sancionadoras ejecutadas por las compañías. La medida se usa, también, para presionar a Norte, la principal implicada en los despidos, para que se avenga a una rectificación. La desestimación de las demandas interpuestas por la organización ferroviaria ante los tribunales de primera instancia, primero, y el rechazo de los recursos ante el Tribunal Supremo, después, cierran el camino de la reivindicación jurídica en favor de la readmisión de los despedidos. El resultado implica para éstos una profunda decepción y la demostración de la incapacidad del sistema para llegar a una solución de los problemas obreros por la vía legal, haciendo sentir la desigualdad que impera en la aplicación de la justicia laboral. La decepción se reflejará también en el descenso progresivo del apoyo de los trabajadores ferroviarios en las campañas promovidas a favor de los despedidos.

La tercera solución empleada, dado el fracaso de las anteriores propuestas, es la protesta organizada. Ésta se expresa a través de acciones reivindicativas planificadas. Entre ellas hay que mencionar las campañas públicas de protesta, para atraer la atención de la sociedad, y que pueden suscitar el interés y el apoyo de una parte de la prensa. Van dirigidas a modificar la conducta del Gobierno y a presionar a las compañías. Estas acciones se inician a partir de febrero de 1918, tras el fracaso de la acción mediadora y de la vía judicial, y después de la elección como diputados de los miembros del Comité de Huelga. Estas protestas, que se inician en Valencia, se suman a las peticiones de excarcelación para los detenidos por delitos políticos y sindicales por los sucesos de agosto de 1917.

Las acciones reivindicativas unirán temporalmente a ambas centrales (UGT y CNT), aunque difieran en los métodos, objetivos y prioridades, si bien resulta evidente el retraso con que las organizaciones sindicales socialistas abordaron el problema de las reivindicaciones públicas, cuya ejecución queda pospuesta a la consecución de objetivos políticos (elección como diputados de los miembros del Comité de Huelga), que prevalecen sobre los sindicales (lucha por la readmisión) por considerar que la elección de los diputados de la oposición republicano-socialista supone un espaldarazo a la posición defendida por aquélla frente a las tesis gubernamentales.

El retraso de la UGT y la FNFE en abordar la reclamación a nivel público representa una nueva decepción para los trabajadores afectados y una advertencia para otros sectores laborales implicados en acciones reivindicativas. La escasez de las respuestas frente a la represión, por parte de la organización socialista, muestra la escasa predisposición de sus dirigentes para acudir a una campaña de movilizaciones masivas, o a medidas de excepción –huelgas–, pese a contar con una de las organizaciones más poderosas y

¹⁷ *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 157 (16 de noviembre de 1917), p. 3: “Los despedidos. Actuación y gestiones de la Comisión Ejecutiva”.

consolidadas de la UGT, antes de agosto de 1917. Frente a la demanda de los afectados para recurrir a acciones públicas conjuntas, en unión de la CNT, y pese al ofrecimiento de esta central, la UGT mantendrá una postura de retraimiento que duraría más de un año, lo que parece indicar su inadecuación para responder a situaciones excepcionales.

La escasa respuesta ofrecida y su demora ante la realidad laboral del momento, implica una grave decepción para los afiliados ferroviarios despedidos y también para quienes consiguen mantener sus empleos. La dirección socialista retrasará la adopción de medidas o las ralentiza. Su respuesta sólo se hace sentir después de casi año y medio de transcurridos los hechos, cuando el daño sindical ya era casi irreversible y el tiempo era imposible de recuperar, mientras otros asuntos políticos o laborales reclaman la atención de la opinión pública.

La reacción sindical de la UGT, haciendo campaña a favor de la readmisión de los seleccionados, coincidirá en el tiempo con la puesta en marcha, por parte de la CNT, de una nueva forma de organización, los sindicatos únicos, estructurados por ramas de producción. Y también con la consolidación de un grupo de organizaciones obreras constituidas con apoyo empresarial (los sindicatos católicos), que atrae a un sector laboral menos concienciado. Ambos hechos se reflejarán en un descenso significativo de los efectivos socialistas en el sector ferroviario. Esta respuesta negativa representa, inevitablemente, la manifestación del rechazo de los ferroviarios socialistas ante la decepción sufrida tras la tibia reacción de la FNFE y de la UGT frente a los despedidos.

Una cuarta fórmula para luchar por la readmisión de los ferroviarios será la acción política. Ésta viene determinada por la intervención del PSOE en la lucha política. Este partido va a obtener un importante rédito, en forma de prima electoral, de su fallida participación en los sucesos de agosto de 1917. Obtuvo también un reseñable respaldo de votos populares en las elecciones a Cortes de febrero de 1918. El resultado será la elección como diputados de los miembros del Comité de Huelga que formaban parte de la candidatura republicano-socialista al Congreso (Julián Besteiro, Francisco Largo Caballero, Daniel Anguiano y Andrés Saborit). La necesidad de contar con una importante representación parlamentaria se convierte en una acción prioritaria para el partido obrero, como medio para luchar por la democratización del régimen político vigente, uno de los objetivos defendidos por el movimiento de agosto.

El triunfo electoral serviría también, en parte, para hacer olvidar el mal trago de la derrota sindical sufrida por los ferroviarios. Se trataría también de utilizar la tribuna parlamentaria para defender las conquistas obreras, y en este caso, para luchar por la readmisión de los trabajadores despedidos. Aunque la opción elegida permitía apoyar la causa de los ferroviarios sancionados, no se puede olvidar, al mismo tiempo, la existencia paralela de un poderoso *lobby* formado por ex ministros y altos cargos de la política y economía, que, desde el Congreso y el Senado, así como de otras instancias gubernamentales, ejercía su influencia respaldando los intereses de las compañías ferroviarias, con eficacia demostrada en numerosas ocasiones, y dispuesto a contrarrestar cualquier medida que perjudicase los intereses que representaban.

La última respuesta de la FNFE frente a los perjuicios causados por el resultado de la huelga de agosto será la reorganización de los sindicatos ferroviarios. Ante los daños sufridos por la represión y el retraimiento de los afiliados, parece comprensible, dada la situación en que se encuentra, plantear nuevas formas de organización para mejorar el funcionamiento y la actividad de aquélla, y hacer más efectivo su trabajo sindical.

Frente a la idea inicial de disolver el sindicato Norte, la decisión final optará por mantener la integridad de los sindicatos de empresa más importantes. Para apuntalarlos se producirá una campaña de propaganda, dirigida a reagrupar a las fuerzas supervivientes. En ella colaborará la UGT y participarán miembros de la ejecutiva nacional junto a responsables locales. La intención era recuperar la confianza de los afiliados y hacer una “exposición clara y ordenada de las aspiraciones de la clase ferroviaria”, al tiempo que animaba a los ferroviarios a reingresar en la FNFE. Estos trabajos pretendían servir también para contrarrestar la acción paralela de la CNT, iniciada a través de la puesta en marcha de los sindicatos únicos del transporte, donde los ferroviarios eran el elemento fundamental.

8. La formación del sindicalismo ferroviario anarquista

La posición dubitativa y el retraimiento de la UGT y de la FNFE para responder con una respuesta activa y una movilización pública de forma inmediata a la represión ejecutada contra los trabajadores sancionados por las empresas servirán para que la CNT aproveche esa oportunidad. Primero, para criticar la inacción demostrada por la central socialista en defensa de sus afiliados; y después, combinando esa crítica con una actitud conciliadora, para demandar actuaciones conjuntas en apoyo tanto de los represaliados políticos como laborales causados por el movimiento de agosto.

La oportunidad se producirá en el transcurso del congreso de Sans, celebrado en junio de 1918 por la Confederación Regional del Trabajo de Cataluña. Pese a las críticas expresadas, se propone a la UGT una colaboración entre ambas centrales sindicales para apoyar la causa de los detenidos y de los despedidos, y hacer frente a la posición de las empresas y el Gobierno. La existencia de un importante contingente de militantes de la CNT entre los ferroviarios despedidos en Cataluña y Valencia inducirá también a ésta a defender una acción reivindicativa común. Esta postura será también apoyada por otras organizaciones sindicales vinculadas a la UGT, aunque sus máximos responsables opten, durante mucho tiempo, por ignorar las peticiones, tanto en el plano interno como en el externo.

La atención de la CNT al tema de los ferroviarios despedidos durante el congreso de Sans no debe ser visto exclusivamente como una acción coyuntural y oportunista para atraer simpatías y para integrar al personal distanciado de la FNFE. El desencanto operado durante el tiempo que sigue a la crisis de agosto y la falta de apoyo a los despedidos y represaliados por parte de la organización socialista brindará a la CNT la oportunidad de introducirse en el sindicalismo ferroviario. Así aprovechará la doble circunstancia de la debilidad en que ha quedado la FNFE y la escasa capacidad de reacción demostrada a favor de la readmisión, por la supeditación de los intereses sindicales de la UGT a los políticos del PSOE, así como por su decisión de esperar a las

actuaciones gubernativas, una actitud pasiva que resulta desalentadora para su militancia, parte de la cual optará por abandonarla en busca de otras opciones¹⁸.

A finales de diciembre de 1918 las dos secciones ferroviarias barcelonesas se unían en una sola organización para formar la base del Sindicato Único Regional del Transporte Terrestre y Marítimo de Cataluña, donde sus afiliados representaban la mayoría de la militancia¹⁹. La reticencia de las autoridades y la oposición de las compañías ferroviarias impedirán que sus estatutos fuesen aprobados hasta tres años después, en 1922, tras la correspondiente reclamación. Durante estos años, y a causa del estado de guerra decretado por el Gobierno en marzo de 1919, con motivo de la huelga de La Canadiense, su actividad resultará anulada, como en otras muchas organizaciones y sociedades.

Pese al esfuerzo de sus responsables, la situación económica adversa y la presión empresarial impedirán que el crecimiento de los sindicatos únicos del transporte haga posible compensar las pérdidas sufridas por la FNFE, advirtiéndose una retracción general hacia la actividad asociativa. En marzo de 1920 los sindicatos únicos del transporte, dependientes de la CNT, rechazarán apoyar una huelga del transporte ferroviario, promovida por interés de las empresas para conseguir un aumento de las tarifas. La actividad de estos sindicatos se interrumpirá en 1924 por la acción represora de la Dictadura, hostigamiento en el que colaboran empresas y autoridades. Esa hostilidad impedirá que una representación de los mismos acuda al congreso de reunificación que promueve la organización ferroviaria socialista en mayo de 1923, en la llamada Conferencia Nacional Ferroviaria.

9. La reorganización ferroviaria socialista y la reconstrucción de la unidad perdida entre 1919 y 1924

El periodo posterior al final de la Primera Guerra Mundial, además de tener consecuencias negativas para los trabajadores españoles, también obligará a las empresas a un proceso de readaptación para hacer frente a una realidad económica distinta, derivada de una importante contracción de la demanda. Ese mismo fenómeno obligará a las compañías ferroviarias a afrontar una situación difícil que venía determinada por el incremento de las necesidades del transporte desde el comienzo del conflicto y por la necesidad de acometer inversiones en el sector para proceder a una renovación de la infraestructura y de las dotaciones de material rodante. Las empresas, ante la caída de sus beneficios, exigirán al Estado un incremento de las tarifas, para atender a los gastos de mantenimiento y para afrontar las demandas salariales del personal.

Aunque las autoridades se resisten a aceptar la imposición de las empresas, terminarán por aceptarla pese al rechazo que la citada medida suscita entre comerciantes y

¹⁸ *El Socialista* (Madrid), 24 de julio de 1919, p. 1: “Campaña ferroviaria”. La FNFE no iniciará campaña alguna de movilización y propaganda a favor de los ferroviarios despedidos hasta julio de 1919, cuando se cumplían los seis meses del último congreso federativo y casi dos años después de ocurridos los despidos.

¹⁹ *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 29 de diciembre de 1918, p. 2: “Última hora: Los ferroviarios”. También en *La Lucha* (Barcelona), 30 de diciembre de 1918, p. 4: “Acción social. Los ferroviarios. Asamblea mixta de ferroviarios del Norte y MZA”. La denominación señalada figura en documentos de la sociedad desde octubre de 1919.

TST, Marzo 2016, nº 30, pp.14-47

consumidores y de la postura contraria de los sindicatos reivindicativos, que consideran que la subida de las tarifas empeorará la situación de las clases trabajadoras al provocar nuevas subidas de precios, y sin que el incremento tarifario pueda suponer una subida porcentual equitativa para los trabajadores.

Entre 1918 y 1924 la FNFE entra en una situación de progresiva debilidad. Desde la derrota de agosto de 1917 esta organización no había dejado de perder asociados. En octubre de 1918 los afiliados eran 15.215, en torno al 18% del total de la UGT. Los problemas de la organización y su demora en responder a la represión empresarial causarán una importante pérdida de efectivos, cuyas cifras retroceden bruscamente a lo largo de 1919 hasta situarse en torno a los 9.000 en febrero de 1920, con una caída superior al 40%. En los tres años siguientes, se mantendrá la línea descendente, hasta diciembre de 1924, cuando apenas suman los 6.500, que suponen en torno al 40% de los efectivos de 1917.

Las causas que llevaron a esa situación son varias y complejas. En primer lugar, su incapacidad para responder a la provocación empresarial y su dependencia de las decisiones políticas. En segundo lugar, el cambio de dirección del sindicato, tras la expulsión de Ramón Cordoncillo y la elección de Trifón Gómez para sustituirlo, en el transcurso del Congreso celebrado por la FNFE en enero de 1919, que vinculará aún más a la organización ferroviaria a la UGT y al PSOE, lo que hará dudar de su propia independencia a la hora de establecer sus prioridades sindicales. El abandono de algunos sindicatos de empresa –Sindicato de Andaluces– y la formación de los sindicatos únicos, vinculados a la CNT, también contribuyeron a debilitarla.

A partir de agosto de 1919 los nuevos responsables optarán por priorizar el trabajo organizativo para reforzar la FNFE, al tiempo que hacen campaña a favor de la readmisión de los despedidos en 1917, tras constatar la postura evasiva del Gobierno a las peticiones de mediación reiteradamente solicitadas.

En el congreso extraordinario celebrado en febrero-marzo de 1920 se mantienen varias de las reivindicaciones precedentes (readmisión de los despedidos, incremento de salarios), junto a la reivindicación de la jornada de ocho horas para los ferroviarios. En este congreso también se abordará la reforma de la FNFE. Se apuesta por un sindicato de industria de carácter centralizado, organizado por zonas ferroviarias, de acuerdo con la estructura de la propia red de transporte. El resultado será su transformación en el Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (SNIF). Las reformas y los cambios se irán produciendo a partir de febrero de 1921, cuando entren en vigor los nuevos estatutos²¹.

En junio de 1921 se celebraba el primer congreso del SNIF, el primero de la nueva etapa. En él se debatirán la actividad de los comités paritarios de ferrocarriles. También se estudiará la aplicación de la jornada de ocho horas, cuya ejecución quedaba en buena parte desvirtuada por la actuación de las empresas, al limitar su puesta en marcha en algunos servicios, forzando así a los trabajadores a seguir realizando jornadas superiores

²¹ *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 226 (25 de mayo de 1923), p. 2: “Memoria del VI Congreso de la organización ferroviaria”.

a las estipuladas por ley y demorando el pago de las horas extraordinarias. Al final del mismo, resultarán aprobadas una serie de reivindicaciones, cuya relación se trasladará al Gobierno o a las empresas. Al primero competen: la supresión del impuesto de utilidades y la prohibición al personal militar de sustituir o suplantar al personal de la empresa, la implantación de la jornada de ocho horas en los servicios en donde no había sido aplicada, el establecimiento de pensiones para la vejez e invalidez, la unificación de sueldos y jornales para todas las compañías y la concesión del carnet de libre circulación para todos los agentes ferroviarios .

La dilación en las respuestas por parte de ambas instancias representa, una vez más, el menosprecio y la consideración de falta de razón sobre algunas de las reclamaciones. Los intentos del SNIF para responder a esta actitud se estrellan frente a una evidencia: no tienen fuerza para actuar frente a los rechazos y desaires recibidos, lo que impone una postura de resignación, de difícil aceptación para los trabajadores, lo que dificultará la incorporación de nuevos afiliados.

La instauración de las zonas ferroviarias por parte del SNIF se producirá entre 1921 y 1922. En este periodo la organización ferroviaria mantiene una extrema debilidad, que se refleja en un bajo nivel de cumplimiento, donde el pago de sus cotizaciones no llega al 50%, causando graves problemas de tesorería en muchas de las secciones, lo que deriva en una escasa actividad sindical, que les hace casi inoperantes. En esta etapa también surgen otras organizaciones de carácter sindical, vinculadas a las empresas, como los sindicatos libres y los sindicatos profesionales, sostenidas con financiación patronal.

En julio de 1923 tendrá lugar un nuevo congreso del SNIF. Su celebración coincide con la movilización de otros sindicatos socialistas –minería y metalurgia– en reivindicación de la jornada de ocho horas, una petición que obtiene un gran apoyo entre los trabajadores. El congreso se realiza en un momento muy difícil para la organización ferroviaria, la cual vive un descenso continuado desde agosto de 1917. En el congreso se debaten las propuestas de las secciones sobre el nuevo modelo sindical y también las condiciones que deben regir la fusión entre las organizaciones ferroviarias constituidas, un objetivo prioritario que lidera el SNIF. También será tema de atención la decisión de promover un acercamiento a otras organizaciones presentes en el ámbito del transporte.

Finalizado el congreso, a comienzos de agosto se reunirá la llamada Conferencia Nacional Ferroviaria, un pleno de sindicatos convocado desde el SNIF, y al que asisten representantes de las organizaciones en activo con el objetivo de negociar la unificación de todos en una sola entidad. Aunque están presentes varios sindicatos, el verdadero objetivo de la reunión es negociar la reintegración del antiguo Sindicato de Andaluces a la disciplina socialista, representada por el SNIF.

El 18 de febrero de 1924 se aprobaba el documento principal que sancionaba las condiciones de la fusión, en un documento conocido como “Proyecto de Bases y estatutos del Organismo Nacional”²². A finales de junio se reúnen en Málaga las representaciones

²² Archivo Histórico Ferroviario, Madrid. Caja P-126. Expediente 276. El documento está encabezado por el Sindicato Nacional Ferroviario, nombre de la nueva organización. Parece el documento base para la discusión y aprobación en las secciones.

de los dos sindicatos principales, acordando celebrar un congreso de unificación con representaciones de las secciones de ambos. Este tendrá lugar en Madrid, al mes siguiente. Allí estarán presentes las delegaciones del SNIF y del Sindicato de Andaluces. Junto a la unificación, también se debate cuál debe ser la central sindical a la que se vinculen²³, situación que se decantará por la UGT. En este congreso se aprueba una subida de cuotas para los afiliados, a pesar de las dificultades económicas que aquejan a los afiliados. El Sindicato Nacional Ferroviario (SNF), la organización resultante de la fusión, ejercerá su liderazgo a partir de septiembre de 1924.

10. La recuperación del sindicalismo ferroviario entre 1924 y 1936

En esos momentos el interés de los responsables del SNIF se orienta también a aprovechar las limitadas opciones que permite el régimen militar. Esa línea le conduce a participar en las elecciones para formar los tribunales de trabajo ferroviario, constituidos desde diciembre de 1923. Los tribunales laborales se remontaban a 1908 y tenían atribuciones exclusivamente jurisdiccionales. Junto a ellos existían los comités paritarios y las comisiones mixtas de trabajo creados a comienzos de la década de 1920, y su misión era “reglamentar las condiciones de trabajo y prevenir y solucionar por conciliación o arbitraje los conflictos de trabajo”²⁴. La eficacia de tales organismos era limitada por la lentitud en la resolución de asuntos y por la postura dilatoria de las empresas. El cambio de régimen político en 1923 supondrá un importante retroceso en la política social reformista que se había ido consolidando en los años precedentes, además de representar un importante recorte de las libertades públicas.

Frente a una postura inicial de rechazo a estos procedimientos de mediación, la dirección del SNIF revisará su postura inicial, recomendando, más tarde, la participación en las elecciones de representantes para poder contar con delegados afines para defender los intereses de los ferroviarios frente a las compañías. También de esta forma podrán impedir al tiempo la presencia de delegados adictos a éstas, aunque no se considera que los comités paritarios sean los organismos adecuados para representar los intereses de los trabajadores. El resultado de la elección permitirá que el SNF –nueva denominación– esté representado en la casi totalidad de los organismos mediadores, así como en el Consejo Superior de Ferrocarriles, creado en enero de 1924, para “regular e inspeccionar la gestión ferroviaria de las empresas”.

A comienzos de diciembre de 1924 el Congreso extraordinario del Sindicato de Andaluces, celebrado en Málaga, rechazaba la integración en el SNF. Las esperanzas depositadas por esta organización, en el congreso de julio, de conseguir la integración de las dos principales organizaciones ferroviarias van a quedar frustradas tras la negativa de la mayoría de las secciones del Sindicato de Andaluces a su integración en la UGT, a través del Sindicato Nacional Ferroviario. Esta ruptura decidirá a la organización socialista a establecerse de forma independiente en Andalucía, mediante nuevas secciones, y al margen del Sindicato de Andaluces, el cual, por su parte, adoptará la

²³ *El Socialista* (Madrid), 26 de julio de 1924, p. 4: “Congreso ferroviario. Primera sesión”. La representación de la SNIF era de 7.653 asociados, mientras que Andaluces acude con 5.009 asociados.

²⁴ Montero Aroca (1976).

estructura del sindicato único de transporte, vinculado a la CNT.

Esta ruptura traerá otras consecuencias al hacer más vulnerables a ambas organizaciones frente a las empresas y al propio Gobierno. Transcurridos apenas cuatro meses de esa ruptura, las autoridades militares decidirán la “suspensión de los sindicatos ferroviarios de carácter revolucionario”, medida que se dirige contra los sindicatos únicos, que dependen de la CNT. La acción represora busca anular la actividad anarquista en el ferrocarril, al tiempo que impiden la huelga propuesta contra la compañía de Andaluces.

Tras el fracaso de la unión propuesta con el Sindicato de Andaluces, ahora prohibido, la dirección del SNF realizará a partir de 1925 un gran esfuerzo para extender su influencia entre los ferroviarios no asociados, aprovechando la falta de competencia, lo que redundará en un incremento de más de cuatro mil asociados en ese año, pese a los constantes incumplimientos de las empresas en relación a las peticiones solicitadas.

Durante estos años conocemos en mayor detalle la vida del SNF a través de las informaciones que la propia organización hace pública sobre su actividad. Junto a la prensa del sindicato, la publicación de extensas memorias con el resumen de la actividad realizada en el periodo entre congresos es una fuente de gran utilidad para penetrar en el conocimiento de su vida interna. La primera de ellas se dará a conocer en septiembre de 1926 –antes del congreso de Zaragoza–, a la que seguirán las correspondientes a los sucesivos congresos hasta 1936.

El 6 de noviembre se celebraba el congreso de Zaragoza, que da paso también a una nueva forma de entender la organización, al trasladar los congresos a diferentes zonas ferroviarias, al objeto de realzar y potenciar el papel de aquéllas, al tiempo que las daba a conocer. La convocatoria también señalará el fin del ciclo descendente que se mantenía desde 1917, al ascender los afiliados hasta los 12.541, con la particularidad de haberse producido el retorno de catalanes y andaluces al SNF, y la puesta en marcha de nuevas zonas, establecidas en la región meridional.

Parece que el nuevo modelo implantado dos años atrás ha conseguido asentarse. Un crecimiento que se produce en una coyuntura sindical muy favorable, por la ausencia de competidores, y donde la UGT y los sindicatos que la integran gozan de una situación de tolerancia que favorece su estabilidad y crecimiento. Ello inducirá también, en estos años, a los ferroviarios anarquistas y comunistas a optar por afiliarse al SNF, pese a no compartir sus postulados, para gozar de una garantía de protección que resulta negada a los demás sindicatos de clase. Esas facilidades serán aprovechadas por esta organización para restablecer también su presencia en Galicia y Asturias, interrumpida desde agosto de 1917.

En marzo de 1928 el SNF daba otro importante paso a través del refuerzo que representaba para su actividad la constitución de la novena zona, con base en Cataluña y centro en Barcelona, una región que siempre resultó difícil para la organización socialista, desde los tiempos de La Unión Ferroviaria (1910-1912), dada la influencia mayoritaria de la CNT en el sindicalismo catalán. La capital catalana será la sede del congreso ferroviario de noviembre de 1928. Un hecho que resultará decisivo tanto para el despegue ferroviario en aquella región, como para el impulso a la UGT.

En este congreso se debatirá la subida de la cuota sindical, imprescindible si se quieren abordar nuevos retos, como la creación de órganos especializados (así la oficina jurídica, que será dirigida por Victoria Kent, y la de estadística), al tiempo que se mejora la comunicación con los afiliados, al aumentar la frecuencia de publicación de *La Unión Ferroviaria*, el periódico oficial del sindicato. También se aprueban propuestas como la que demanda una transformación de la industria ferroviaria, la elaboración de un convenio colectivo de trabajo, la creación de un montepío de carácter nacional, a la formación de una caja de socorros que garantice el pago de las horas extraordinarias realizadas, etc.

En 1929, al final de la Dictadura de Primo de Rivera, el crecimiento experimentado por el SNF se ralentiza, una circunstancia en que pueden haber influido varios factores: el incremento de las cuotas sindicales, el descenso de la represión sindical y la salida de algunos grupos de orientación anarquista o comunista. En esos momentos de efervescencia política, la postura que mantiene sus responsables sigue siendo de extrema cautela, con escasos pronunciamientos políticos, quizá por temor a perder su situación favorable.

Junto a la confortable situación de que disfrutaba el SNF, la caída de la Dictadura permitirá el restablecimiento de la organización ferroviaria anarquista, después de cinco años de prohibición. En ese periodo una parte de su militancia optó por cobijarse en la protección que brindaba la organización socialista, mientras otros formaban sindicatos independientes, o se refugiaban en la militancia clandestina²⁵.

A partir de mayo de 1930 y con la CNT todavía ilegal, se anunciaba la intención de sus responsables de reconstruir los sindicatos únicos, y entre ellos el del transporte²⁶. A partir de 1931 se crean nuevas secciones en distintas líneas, optándose, finalmente, por la constitución de un sindicato de industria. El 7 de abril se legalizaba la sección de Barcelona, unas semanas después que la de Madrid.

En junio de 1931, coincidiendo con la celebración del congreso de la CNT en Madrid, se celebraba una asamblea de las secciones ferroviarias ya constituidas, al tiempo que se procedía a la constitución de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (FNIF). A partir de esa fecha se iniciará un despegue de aquélla, para la formación de nuevas secciones en los centros ferroviarios más destacados. La presencia de esta organización estimulará la competencia entre las dos entidades más representativas, vinculadas respectivamente a la UGT y la CNT, en una pugna que se mantendrá a lo largo de todo el periodo republicano.

El cambio de régimen político y la llegada de la democracia republicana nos sitúan ante un marco institucional muy diferente. En estas circunstancias los responsables del SNF confían en lograr una serie de metas largamente perseguidas. La celebración del congreso

²⁵ Para contrarrestar la infiltración anarquista o comunista, la UGT formó los llamados "grupos sindicales socialistas", desde comienzos de los años veinte, al producirse la escisión que dio lugar al PCE. Su objetivo era doble: impedir la infiltración sindical y la unificación de las tareas de propaganda dentro de las organizaciones socialistas, al tiempo que se difundía su propio ideario.

²⁶ Trilles (1930).

de Salamanca, en mayo de 1931, pone sobre la mesa muchas demandas: la admisión del personal seleccionado, la mejora de las retribuciones mínimas, la aplicación de la jornada de ocho horas en los distintos servicios, la nacionalización de los ferrocarriles y la retirada del personal militar al servicio de las compañías, entre los más importantes. El momento llega cuando el sindicato ha alcanzado los 32.000 afiliados y la UGT ha superado los 300.000, y cuando aquel representa la tercera fuerza en importancia después de los campesinos y la construcción.

En el congreso también se debatirá la colaboración con la UGT y el PSOE en relación con la lucha electoral, allí donde está implantado. Las peticiones serán transmitidas al Gobierno, si bien la aplicación de las mismas se llevará a cabo con mayor lentitud y más limitaciones de las esperadas. La subida salarial es muy reducida y será vinculada a un incremento de las tarifas. En cuanto a la readmisión, está tendrá lugar a partir del mes de julio de 1931, aunque su aplicación resultará extremadamente lenta. Posteriormente, en septiembre de 1932 se conseguirá que también incluya a los afectados por las huelgas anteriores a 1917.

Los logros obtenidos no son suficientes para satisfacer la larga lista de demandas, tanto tiempo postergadas. Como en otros sectores laborales, la presión del sindicalismo anarquista situará en una difícil posición al SNF, en un complejo equilibrio entre el apoyo al Gobierno republicano-socialista y la presión de las bases, a fin de evitar una radicalización interna, ante la propuesta de huelgas en el sector ferroviario para presionar al Gobierno para que conceda las peticiones requeridas.

El descontento que afecta al personal ferroviario afiliado al SNF no sólo obedece al retraimiento del Gobierno a conceder los aumentos de salarios, sino también a la postura obstruccionista de las compañías en el cumplimiento de las reincorporaciones de los seleccionados, pese a la decisión del Estado de hacerse cargo de los costes económicos que supone la readmisión. Las quejas serán también numerosas en relación con la aplicación por parte de las empresas de la jornada de ocho horas en los servicios²⁷.

En cuanto a la FNIF, y después de un comienzo zigzagueante, va a reemprender su actividad con una decisión significativa, instalando su órganos directivos en Madrid “por ser en este punto donde las principales empresas tienen su dirección”, junto a los órganos de la administración competentes en el sector. En septiembre de 1931 su Comité Nacional proponía a la dirección del SNF una actuación conjunta ante el Gobierno para exigir el cumplimiento de las reclamaciones más urgentes. En febrero de 1932 presentaban a las compañías su propia lista de peticiones, parte de las cuales coincidía con las ya expuestas por la organización socialista.

La actividad de la FNIF va a estar lastrada también por las luchas internas que afectan a la propia CNT, así como por su implicación en la insurrección de Figols. Este hecho acarreará la suspensión de su actividad entre enero y noviembre de 1932. Un mes después, en diciembre, era convocado su primer congreso, que además de sancionar el despegue de la organización tendrá por objetivo principal la protesta contra la política salarial impuesta por el Gobierno.

²⁷ *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 374 (23 de febrero de 1932), p. 1: “Desacato e impunidad”.

La derrota electoral de la coalición republicano-socialista en las elecciones de noviembre de 1933 y el temor a una involución política y sindical impulsará a sus responsables a realizar un acercamiento al SNF, proponiendo una “unión circunstancial” entre ambas fuerzas, “para obtener de las empresas y del Gobierno las mejoras que hasta el presente no se han concedido al personal”, propuesta que será rechazada. En el periodo 1931-1932 su crecimiento no parece demasiado elevado, si se excluye la integración del Sindicato de Andaluces en la FNIF. En diciembre de 1932 declaraba contar con una cifra superior a los 28.000 afiliados, que representaban el 15% de los trabajadores del sector y que suponían algo más de la mitad de la militancia de la organización socialista.

11. Las lecciones de noviembre de 1933. Derrota electoral y radicalización obrera

A finales de 1933 los dos principales sindicatos parecen haber tocado techo en su crecimiento, tras dos años de ascenso casi continuo. La lenta consecución de las peticiones, la actitud reticente del Gobierno y la resistencia empresarial parecen hacer dudar a los trabajadores no afiliados.

El cambio político operado tras las elecciones también es otro elemento de riesgo, al producirse una involución política que puede tener consecuencias determinantes en el mundo laboral y para las organizaciones obreras que representan a los trabajadores. La posición de UGT frente a la nueva realidad será mantenerse alerta “ante el peligro de que el adueñamiento del poder por parte de los elementos reaccionarios” anule la obra republicana, posición que otros dirigentes consideran pasiva. Una de las primeras consecuencias del cambio político operado será el cambio de actitud de las compañías, que se niegan a aceptar la reposición de los agentes seleccionados, además de mantener una postura contraria a la actividad de los jurados mixtos, una posición que resulta avalada por el propio Gobierno.

El proceso de radicalización que se vive en la sociedad española a partir de las contramedidas sociales y sindicales impuestas por el Gobierno conservador se manifestará también en el interior de las organizaciones políticas y sindicales, especialmente en el PSOE y la UGT, donde se libra una dura batalla interna, con dos propuestas distintas frente al objetivo común: la búsqueda de un acuerdo entre las fuerzas progresistas para oponerse a la política que ejecuta la coalición gubernamental. Una propuesta radical que lidera Largo Caballero, partidario de una acción armada contra el Gobierno de Lerroux. Esta disputa que afecta al partido y a la central sindical tendrá también reflejo en la organización ferroviaria, donde Trifón Gómez, su máximo responsable, representa la línea reformista, afín a la defendida por Julián Besteiro y Andrés Saborit, aunque desde el SNF se respalda el movimiento insurreccional, pese a las dudas de algunos de sus responsables, poco dispuestos a aventuras revolucionarias.

Al producirse el levantamiento armado de octubre de 1934, la participación del SNF parece demostrada, a través de la participación de José Gómez Osorio –secretario en funciones, tras la dimisión de Trifón Gómez–, y al figurar los comités obreros ferroviarios a disposición de los diferentes comités provinciales encargados de ejecutar la acción

armada en sus respectivas zonas y demarcaciones, para aplicar las medidas dispuestas por el Comité de Huelga para la paralización del transporte –huelga general– que precedería al movimiento. Sin embargo, la reacción gubernamental y la descoordinación del movimiento implicarán el fracaso de la insurrección, por lo cual parece evidente que la actuación del SNF debió resultar poco eficaz, si se exceptúa el caso de Asturias. La ausencia de datos sobre los pormenores de esa intervención impide una valoración más precisa de los hechos.

Tras los sucesos de octubre de 1934, y una vez se levanta la prohibición de las actividades de las organizaciones obreras, el primer balance de los efectos de la derrota sobre las organizaciones ferroviarias parece bastante desolador. Su actividad se orienta en conseguir la reanudación de la actividad de las secciones, al tiempo que luchan por conseguir la liberación de los detenidos y la readmisión de los despedidos. En el caso del SNF su actividad se sitúa en torno al 35-40%, en relación a los meses precedentes a la insurrección, mientras algunas zonas aún no han logrado reanudar su actividad. Mientras, el descenso de la militancia implica unas pérdidas que se estiman en torno al 50-60%, con unas cifras que no superan los 20.000 afiliados.

En esas circunstancias, uno de los primeros asuntos que abordar será la búsqueda de soluciones y medidas para atender a los nuevos seleccionados, y ayudar económicamente a los afectados por los despidos. En las conversaciones de sus dirigentes con las autoridades se intenta conseguir el indulto de los asociados que permanecían encarcelados.

Desde marzo de 1935 la ejecutiva del SNF dará a conocer las dificultades y obstáculos que atravesaba esta organización, por la persecución de que era objeto por las empresas y por la decisión del Gobierno de revisar la legislación sobre asociaciones. El fracaso del movimiento insurreccional tendrá graves consecuencias para el SNF, que ha perdido más del 60% de sus asociados, por el impacto de represión y los despidos a los detenidos, lo que debilita en extremo a esta organización. El derrumbe sufrido, no es sólo fruto de la derrota, sino que parece también motivado por la incapacidad de sus responsables para afrontar las consecuencias de la política laboral del Gobierno conservador. También se debe considerar el temor de los asociados a sufrir represalias por parte de las empresas, al permanecer vivo el recuerdo de lo sucedido tras la huelga de agosto de 1917.

En 1935, la ejecutiva del SNF realizará varias visitas a las zonas para conocer la situación real de la organización. La actitud de este sindicato, además de atender a su recomposición, será restablecer alguna línea de negociación con el Estado y las empresas, que permitan recuperar algunos de los beneficios sociales o sindicales de que disfrutaban los trabajadores.

A comienzos de 1936, en puertas de las elecciones legislativas más importantes de la historia de España, el Comité Nacional del SNF abordará la preparación de un nuevo congreso que fue retrasado en diciembre de 1935 a causa de la tensa situación política y de las medidas de excepción en vigor, y que será convocado para septiembre de 1936, en Sevilla, aunque finalmente no tendría lugar debido al comienzo de la Guerra Civil.

La victoria del Frente Popular en las elecciones de febrero representará un cambio político decisivo que devuelve el poder a la coalición electoral de izquierda. Su principal efecto será reanudar la política de reformas que se había interrumpido en noviembre de 1933. En relación con la situación de los ferroviarios, una de las primeras medidas aprobadas por el nuevo Gobierno será atender la situación de los afectados por los sucesos de octubre, dando pruebas de su interés para conseguir la reincorporación de los represaliados durante el Bienio Conservador. El 21 de febrero se firmaba el decreto-ley de amnistía para los delitos políticos y sociales, una medida que permitía la reposición de los seleccionados ferroviarios de 1934. Unos días después, el 29 de febrero un decreto-ley del Ministerio de Trabajo imponía la reposición de los ferroviarios y disponía las normas de constitución de la comisión arbitral creada para formular ante ella las reclamaciones sobre indemnización y anulación de despidos por su participación en huelgas o por sus ideas políticas²⁸.

En cuanto a la FNIF, también se había visto muy afectada por la represión posterior a octubre de 1934. En marzo de 1936 tendrá lugar en Madrid su segundo congreso, en el que estarán representados unos 18.000 asociados. Como temas principales de estudio figurarán la atención a los seleccionados y también la propuesta de la unidad de acción con el SNF. Esta petición parece encontrar el apoyo socialista para algunas cuestiones pendientes de resolución: la nacionalización inmediata de los ferrocarriles, la concesión de mejoras para el personal y la regulación de la situación de los seleccionados, que, junto a otras peticiones, recogían el espíritu y el contenido de las reclamaciones básicas que venían siendo planteadas desde la etapa 1931-1933, expresando un programa reivindicativo común consensuado por las dos centrales, unas peticiones que serían también remitidas a las empresas²⁹.

Estas peticiones conjuntas que proponen los dos sindicatos ferroviarios más importantes, tantas veces reclamada por sus militantes y desoída por sus dirigentes, simbolizaban el nuevo clima sindical imperante en los meses precedentes a la Guerra Civil, si bien no se podía al mismo tiempo olvidar la realidad presente, donde las empresas del sector habían aprovechado el periodo de Gobierno precedente, entre 1933 y 1935, para imponer una política laboral que se propuso anular las conquistas sociales obtenidas en los años 1931-1933, durante el bienio reformador.

12. Conclusiones

El sindicalismo ferroviario fue, desde su despegue, en torno a 1909, con la creación de La Unión Ferroviaria –y en sus diferentes acepciones hasta 1936–, un espacio sindical controlado por la UGT. Pese a los intentos por reducir esa presencia, protagonizados primero por las organizaciones republicanas, a comienzos del siglo XX (Locomotora Invencible), por la CNT, hasta la Guerra Civil (sindicatos únicos, FNIF), y por los sindicatos católicos y de empresa, entre 1913-1930, siguieron contando con el respaldo mayoritario de los trabajadores del ferrocarril.

²⁸ *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 470 (25 de febrero de 1936), p. 2: “Decreto-ley de Amnistía”.

²⁹ *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 474 (25 de junio de 1936), p. 1: “La UGT y la CNT plantean al Gobierno con decisión, claridad y apremio el problema de los ferrocarriles”.

Sostener esa posición relevante no fue fácil, debido, en primer lugar, a la acción obstaculizadora de las compañías, siempre opuestas a la sindicación de sus obreros y empleados, y también contrarias al reconocimiento legal de la asociación de estos trabajadores, a los que considera empleados públicos; en segundo lugar, por la acción inhibitoria de los sucesivos gobiernos, más orientados a defender los intereses de las empresas que a apoyar las demandas sociales de los trabajadores.

Las transformaciones internas de los sindicatos también debieron superar la resistencia de los trabajadores a la sindicación, ante el temor permanente a las represalias patronales, por miedo a la acción sancionadora, en un contexto de inseguridad laboral permanente, y ante el temor a perder los beneficios laborales y económicos que representaba el trabajo estable en este sector laboral.

El camino recorrido por estas organizaciones se verá lastrado por los efectos de la Primera Guerra Mundial, contra la población trabajadora. Para contrarrestarlos, los sindicatos opondrán las huelgas ferroviarias de 1916 y 1917. Aunque la huelga de 1916 impulsa el crecimiento sindical y logra el reconocimiento de los sindicatos, el movimiento de agosto de 1917 representó un duro golpe a las aspiraciones de estos trabajadores y cercenó a sus organizaciones, debido a los despidos masivos que siguen al fracaso de la huelga. Una acción sancionadora que será avalada por el Gobierno y que tendrá efectos muy duraderos, tanto en la lucha obrera como en el retraimiento sindical, y que va a condicionar toda la actividad sindical entre 1918 y 1924.

Desde 1924 el Sindicato Nacional Ferroviario, la principal organización sindical, luchará por reagrupar los otros sindicatos reivindicativos ajenos a la organización socialista, para aunar la acción reivindicativa frente a las empresas y el Gobierno, comenzando un ciclo ascendente que se mantiene hasta la Segunda República, cuando se verá obligado a competir con la CNT y el PCE, que han creado también sindicatos ferroviarios dispuestos a sostener programas reivindicativos más radicales frente a la contención salarial sostenida por el primero. Una actividad sindical en la que la organización empresarial mantuvo casi siempre un paso adelantado, con el beneplácito gubernamental, y que representó un esfuerzo muy difícil de superar para quienes, desde los sindicatos, luchaban por mejorar sus condiciones laborales.

Apéndices

Gráfico 1. Modelo de organización ferroviaria aprobado en el Congreso de 1912

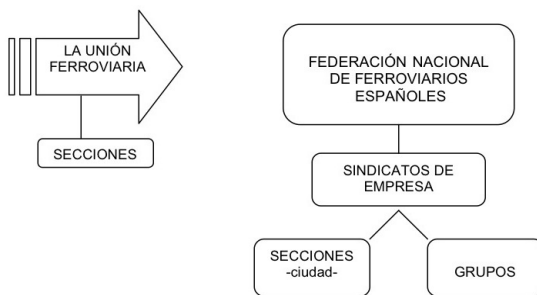


Gráfico 2. Organización de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles (1912-1921)



Elaboración propia

Gráfico 3. Organización del Sindicato Nacional Ferroviario (UGT)

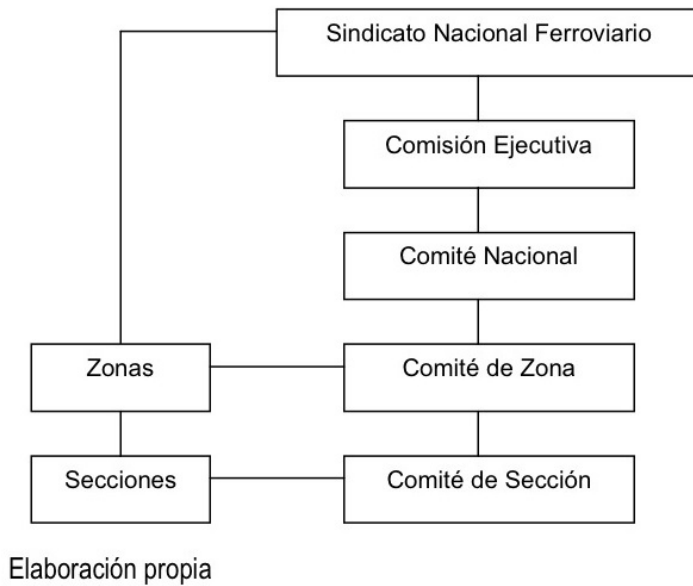
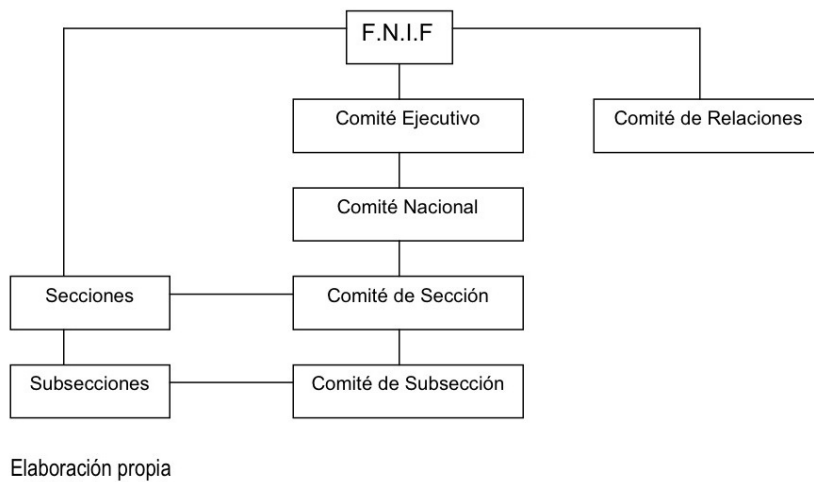


Gráfico 4. Organización de la Federación Nacional de la industria Ferroviaria (CNT)



Bibliografía

- ALARCÓN CARACUEL, Manuel R. (1975): “El derecho de asociación obrera en España, 1839-1900”. Ed. *Revista de Trabajo*, Madrid.
- BIZCARRONDO, Marta (2008): *Historia de la UGT. Volumen 3: Entre la democracia y la revolución, 1931-1936*. Siglo XXI, Madrid.
- CASTILLO CASTILLO, Santiago (2008): *Historia de la UGT. Volumen 1: Un sindicalismo consciente, 1873-1914*. Siglo XXI, Madrid.
- CONFEDERACIÓN REGIONAL DEL TRABAJO DE CATALUÑA (1918): *Memoria del congreso celebrado en Barcelona los días 28, 29, 30 de junio y 1 de julio de 1918*. Imprenta Germinal, Barcelona.
- Cultura Ferroviaria* (Madrid), 1931-1934. (Hemeroteca Municipal de Madrid).
- El Socialista* (Madrid), 1917-1936. (Fundación Pablo Iglesias).
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ángeles (2000): “Unos difíciles comienzos. El obrerismo organizado desde la Restauración a la Dictadura de Primo de Rivera”, en ALVÁREZ REY, Leandro, y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.), *Sindicatos y trabajadores en Sevilla*. Universidad de Sevilla, Sevilla.
- La Unión Ferroviaria* (Madrid), 1917-1936. (Hemeroteca Municipal de Madrid).
- La Tierra* (Madrid), 1931-1935. (Hemeroteca Municipal de Madrid).
- MARTÍN RAMOS, José Luis (2007): *Historia de la UGT. Volumen 2: Entre la revolución y el reformismo, 1914-1931*. Siglo XXI, Madrid.
- MARTÍNEZ VARA, Tomás y COBOS ARTEAGA, Francisco de los (2014): “Una difícil recepción de la organización científica del trabajo en los ferrocarriles españoles”, *Revista de Historia Industrial* (Madrid), 55 (2014, 2), pp. 75-101.
- MONTERO AROCA, Juan (1976): *Los Tribunales de Trabajo (1908-1938). Jurisdicciones especiales y movimiento obrero*. Universidad de Valencia, Valencia.
- PLAZA PLAZA, Antonio (2004): *El asociacionismo ferroviario en España, 1870-1917. De las primeras asociaciones a la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles*. Tesis doctoral, UAM, Madrid.
- PLAZA PLAZA, Antonio (2012): *El sindicalismo ferroviario en España: de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*. Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (1932): *Primer congreso de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Memoria que el Comité Nacional presenta al estudio de las subsecciones*. Gráfica Aurora, Madrid.

- Sindicato Nacional Ferroviario (1928): *Memoria que presenta el Comité nacional al examen y discusión del Congreso que se ha de celebrar en Barcelona los días 26 al 30 de noviembre de 1928*. Gráfica Socialista, Madrid.
- Sindicato Nacional Ferroviario (1930-1936): *Actas y resúmenes de las reuniones del Comité Nacional del Sindicato Nacional Ferroviario (1930-1936)*. Textos recopilados.
- Sindicato Nacional Ferroviario (1931): *Memoria que presenta el Comité Nacional al examen del Congreso que ha de celebrarse en Salamanca los días 2 al 10 de mayo de 1931*. Gráfica Socialista, Madrid.
- Sindicato Nacional Ferroviario (1931): *Actas del Congreso Nacional Ferroviario. Celebrado en Salamanca del 2 al 10 de mayo de 1931*. Mecanografiado.
- Sindicato Nacional Ferroviario (1933): *Actas del Congreso Nacional Ferroviario. Celebrado en Madrid del 20 al 26 de julio de 1933*. Mecanografiado.
- Sindicato Nacional Ferroviario (1933): *Memoria que presenta el Comité Nacional al examen del Congreso que ha de celebrarse en Madrid los días 20 al 26 de julio de 1933*. Gráfica Socialista, Madrid.
- Sindicato Nacional Ferroviario (1936): *Memoria que presenta el Comité Nacional al examen del Congreso que ha de celebrarse en Sevilla durante los días 7 al 13 de septiembre de 1936*. Gráfica Socialista, Madrid.
- Solidaridad Obrera* (Barcelona), 1917-1936 (Hemeroteca Municipal de Barcelona e Instituto Internacional de Historia Social, Ámsterdam).
- TRILLES, D. (1930): "Nuestra posición sindical", *La Señal* (Barcelona), 19 (31 de mayo de 1930), p. 1.