

**El sindicalismo ferroviario anarquista en España hasta la Guerra Civil. De los sindicatos únicos a la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (1919-1936)**

Antonio Plaza Plaza (IES Blas de Otero, Madrid)

**Resumen:**

La comunicación describe un capítulo de la historia del movimiento obrero en el sector ferroviario. En ella se describe cómo se gesta la formación del sindicalismo anarquista en el ferrocarril. Hasta 1918 esa presencia se manifestó de forma minoritaria a través de otras organizaciones obreras ya constituidas, y especialmente en el interior de las sociedades obreras y sindicatos socialistas, como La Unión Ferroviaria y su continuadora la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles. A partir de 1919, los ferroviarios anarquistas inician su actividad sindical de forma separada e independiente, vinculados a la CNT, primero a través de los sindicatos únicos del transporte (1919-1924) y, tras el paréntesis impuesto por la dictadura primorriverista, desde la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (1931-1936), hasta constituir la segunda fuerza sindical en este sector laboral antes de la Guerra Civil, tras el mayoritario Sindicato Nacional Ferroviario (UGT).

## **El sindicalismo ferroviario anarquista en España hasta la Guerra Civil. De los sindicatos únicos a la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (1919-1936)**

Antonio Plaza Plaza (IES Blas de Otero, Madrid)

### **Introducción**

Durante muchos años el conocimiento de la historia del movimiento obrero en España estuvo sometida a una serie de limitaciones e impedimentos marcados principalmente por la posición política del régimen autoritario que nos gobernaba. El retraso en abordar el estudio de esta parcela histórica había estado condicionado por los problemas de acceso a las fuentes documentales, tanto oficiales como a las procedentes de las propias organizaciones obreras, que hasta 1977 no tuvieron la oportunidad de poder actuar legalmente y por lo tanto de poner a disposición de los investigadores los documentos que habían podido recuperar del expolio sufrido al finalizar la Guerra Civil. En muchos casos, la pérdida resultaría irreparable y la reconstrucción del pasado de aquellas organizaciones tropezó con innumerables inconvenientes.

En el caso que nos ocupa, el estudio del sindicalismo ferroviario ha supuesto también un trabajo de investigación extremadamente laborioso donde, a la falta de fuentes documentales se unía la multiplicación de las empresas ferroviarias y la dispersión de los trabajadores por la geografía española. Ello ha influido para que el esclarecimiento de esta parcela histórica se haya retrasado mucho tiempo, cuando el acceso a los archivos era ya posible, sino que el problema en este caso derivaba de la deficiente conservación, en algunos casos, o por ausencia o extravío de la documentación de las antiguas empresas, en otros. Finalmente, tras muchos años de trabajo, es posible conocer la acción sindical y organizativa de este sector laboral<sup>1</sup>.

Hasta finales del siglo XIX la sindicación de los trabajadores ferroviarios mostró cierto retraso respecto a otras actividades. La fortaleza de las empresas y el respaldo gubernativo a las compañías, además de la dispersión de empleos y la propia actitud de los trabajadores, renuentes a la acción asociativa, influyeron para que esta se desarrollase lentamente, optando inicialmente por la formación de sociedades mutualistas y de cooperación y consumo. Será a partir la última década del siglo XIX cuando empiecen a formarse sociedades de resistencia entre el personal de tracción (maquinistas y fogoneros, especialmente) y en los oficios que ejercían los trabajadores que prestaban servicio en los talleres de las compañías.

En ese periodo las sociedades de resistencia que agrupaban al personal ferroviario se organizaban por compañías, en los centros de trabajo donde los obreros y empleados estaban asignados. Si bien esto favorecía el entendimiento, la transmisión de ideas y la extensión de la acción proselitista, también hacía más vulnerables a los obreros asociados. Serán muy pocas las organizaciones obreras que sobrepasen los límites de la propia empresa, actuando a nivel del estado. En este periodo el porcentaje de trabajadores implicados en actividades sindicales era del 6-7% del total, vinculados tanto a la UGT como a posiciones republicanas. La acción represiva de las compañías desmantelará este primer intento de sindicación en torno a los años iniciales del siglo XX, en una coyuntura económica difícil, con un elevado desempleo que no invita demasiado al ejercicio de reivindicaciones.

---

<sup>1</sup> La comunicación que se presenta es un resumen de uno de los capítulos del trabajo de investigación que hemos realizado en los últimos años sobre *El sindicalismo ferroviario en España, 1870-1936*, de próxima publicación en la Fundación de Ferrocarriles Españoles, y que desarrolla y amplía la tesis doctoral inédita del autor dedicada al estudio de *El asociacionismo ferroviario en España, 1870-1917*, presentada en 2004 en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM), dirigida por el profesor Manuel Pérez Ledesma, y que resultó merecedora del premio extraordinario de dicha facultad en el curso 2003-2004.

El siguiente paso para la organización sindical de los ferroviarios tiene lugar en torno a 1909 y tiene como eje La Unión Ferroviaria (1909), sociedad constituida en Madrid con obreros de la MZA y el apoyo de la UGT. Nacida con vocación nacional, poco a poco extenderá su acción a otras regiones españolas, empezando por los centros ferroviarios de mayor importancia y extendiéndose a través de las redes de las empresas. La prevalencia socialista no excluye la presencia en ella de trabajadores de otras tendencias (republicanos, anarquistas), aunque se mantendrá la vinculación de la mayoría de los asociados a la organización ferroviaria socialista, que a lo largo de su trayectoria y hasta 1936 se manifestó bajo otras denominaciones (FNFE, SNIF, SNF)<sup>2</sup>. La disputa de la hegemonía de UGT se producirá desde octubre de 1912, en situaciones de debilidad, por luchas internas y también por el hostigamiento patronal, que provocan fracturas en la organización matriz: enfrentamiento Unión Ferroviaria – Sección catalana, en 1910; aparición de sindicatos católicos o de inspiración patronal, desde 1913; y formación de las llamadas “secciones autónomas”, –segregadas de la FNFE–, de predominio anarquista, entre 1913 y 1915. El fracaso del movimiento revolucionario de agosto de 1917, que estuvo vinculado a una huelga general ferroviaria, y cuyo seguimiento resultó muy irregular, tendrá graves efectos para muchos de los implicados en la huelga y se saldará con numerosos despidos. El resultado será una amplia defección de los afiliados a la FNFE (UGT). La pérdida de efectivos se verá agudizada por la actitud pasiva de la organización ferroviaria y de la propia central socialista, y por el retraso en la adopción de medidas para luchar contra los efectos del desastre. Esa inhibición determinará no solo el abandono de una parte sustancial de la militancia de aquella, sino también que parte de ella opte por la otra central sindical mayoritaria, la CNT, integrándose en los sindicatos del transporte desde 1919, donde los obreros ferroviarios eran el componente principal. Esta situación se producirá primero en Cataluña, ampliándose después a otras regiones donde estaba presente esta central.

### **El sindicalismo ferroviario en Cataluña después de agosto de 1917 y el impacto de la derrota en la organización ferroviaria regional**

Tras superar un largo periodo de desencuentros, desde abril de 1916 Cataluña era una de las regiones donde la FNFE estaba más consolidada<sup>3</sup>. Quince meses después la situación era distinta. El fracaso de la huelga de agosto de 1917 ensombrece los principales núcleos ferroviarios de Cataluña. La reincorporación al trabajo se producirá en septiembre; un mes más tarde, se autorizaba la reapertura del centro obrero de la sección Barcelona-Norte. El conflicto se había saldado con numerosos despidos, afectando sobre todo al sector más combativo de la militancia.

Pese a las dificultades, se trata de demostrar que la sección Barcelona-Norte seguía viva, al tiempo que se iniciaba la batalla legal por la readmisión de los despedidos. Otra medida será realizar una campaña de propaganda para la reposición de los ferroviarios expulsados de las compañías. Esta contará el apoyo de la Sección Catalana de la Unión Ferroviaria y de las dos centrales sindicales (UGT, CNT)<sup>4</sup>. Comenzará en diciembre y busca también informar a la opinión pública, responsabilizando de los hechos a la Compañía Norte<sup>5</sup>. La sección Barcelona-Norte tomará la iniciativa de recopilar los datos de sus afiliados sancionados por la huelga<sup>6</sup> –unos setecientos–, presentado una reclamación judicial conjunta ante los tribunales de industria<sup>7</sup>. En cuanto a la Sección Catalana, formada por trabajadores de MZA, tras la reapertura de su sede aprovecharán las primeras

---

<sup>2</sup> Las siglas identifican a la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles (FNFE, 1912-1921), el Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (SNIF, 1921-1924) y al Sindicato Nacional Ferroviario (SNF, 1924-1936).

<sup>3</sup> El reforzamiento de la FNFE en Cataluña vendrá de la mano de la reintegración, de la Sección Catalana, en abril de 1916, y posteriormente, de la sección Barcelona-Norte, que tendrá lugar un año después, en mayo de 1917.

<sup>4</sup> *La Lucha* (Barcelona), 25 de noviembre de 1917, p. 1: “Por la amnistía. Gran mitin”.

<sup>5</sup> *El Progreso* (Barcelona), 1 de diciembre de 1917, p. 2: “Los ferroviarios”.

<sup>6</sup> *La Lucha* (Barcelona), 24 de octubre de 1917, p. 1: “Los ferroviarios”.

<sup>7</sup> *La Lucha* (Barcelona), 26 de noviembre de 1917, p. 3: “Federación Nacional de Ferroviarios de España. Sección Barcelona-Norte”.

asambleas y reuniones para hacer balance de la situación de la sección en relación con los sucesos de agosto<sup>8</sup>. El recuento demuestra que, aunque las represalias no resultaron tan graves, la huelga también perjudicó a esta sección, causando el despido de algunos de sus líderes. Las compañías procederán dando de baja a los obreros huelguistas, aprovechando el encarcelamiento y la consiguiente ausencia forzada al trabajo de los detenidos durante el conflicto, parte de los cuales permanecerán en prisión más de tres meses<sup>9</sup>. Una vez lograda la excarcelación de sus dirigentes se reanudarán las acciones reivindicativas previstas. Desde finales de noviembre esas actuaciones se desarrollarán –en la mayoría de los casos– en común entre ambas secciones, la Catalana y la Barcelona-Norte.

A comienzos de 1918 la sección Barcelona-Norte pasaba por un mal momento, a causa del desánimo de sus militantes<sup>10</sup>. A la baja asistencia a actos colectivos se suma el escepticismo respecto a que los despedidos recuperen su empleo y el aumento de los partidarios de recurrir a la violencia si no se produce la readmisión<sup>11</sup>. Al final prevalecerá una tercera postura, la de quienes se muestran dispuestos a plantar cara a la empresa, al tiempo que mantienen abierta una puerta para negociar a través del Gobierno. Todo ello hace que las iniciativas que se toman desde la Barcelona-Norte sean vistas como referentes por otras secciones, que manifiestan su interés por los acuerdos que puedan adoptarse, “para ellos obrar en consecuencia y ayudarlos a conseguir la reposición de los puestos que cada uno tenía antes de la huelga”<sup>12</sup>.

Desde marzo de 1918, las dos secciones ferroviarias de Barcelona seguirán líneas casi paralelas, debatiendo propuestas de reorganización para modificar la acción sindical tras el fracaso del movimiento de agosto<sup>13</sup>. A principios de junio, y con ocasión del congreso de la Confederación Regional del Trabajo de Cataluña (CRTC), propuesto para los días 28 al 30 de junio –congreso de Sans–, en el que estaba previsto que se tomaran acuerdos para fortalecer esta entidad, se considera conveniente que la sección Barcelona-Norte esté representada en aquella convocatoria<sup>14</sup>.

“Los ferroviarios somos los más interesados en este congreso. En la próxima asamblea debe tratarse el envío de un delegado [...] Somos los más interesados, por ser los que más sufrimos las consecuencias de la burguesía confabulada con las autoridades y los gobiernos [...]. El congreso regional nos da margen para hacer proposiciones [y] para que los delegados se percaten de la situación de los ferroviarios.”<sup>15</sup>

Desde el mes de junio de 1918 las dos secciones ferroviarias barcelonesas decidirán aumentar la propaganda sobre sus afiliados, resaltando de nuevo la importancia de la asociación y el programa de reivindicaciones vigente.

“Compañeros: un hermoso despertar se nota entre los empleados y obreros ferroviarios, que supieron enarbolar en 1912 la bandera de las reivindicaciones. Al desaliento y la apatía que sobrevinieron en

<sup>8</sup> *La Lucha* (Barcelona), 24 de noviembre de 1917, p. 4: “Acción Social. Federación Nacional de Ferroviarios Españoles. Sección Barcelona-Norte. Convocatoria”.

<sup>9</sup> *El Progreso* (Barcelona), 22 de noviembre de 1917, p. 2: “Los presos de agosto”.

<sup>10</sup> Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona [AHGCB]. Gobernación. Expediente 8.127. Federación Nacional de Ferroviarios Españoles. Sección Barcelona-Norte. “Informe sobre la asamblea general extraordinaria de 5 de enero de 1918.” Manuscrito.

<sup>11</sup> AHGCB. Gobernación. Expediente 8.127: “Informe sobre la asamblea general extraordinaria de 12 de enero de 1918”. Manuscrito.

<sup>12</sup> AHGCB. Gobernación. Expediente 8.127: “Informe sobre la asamblea general extraordinaria de 19 de enero de 1918”. Manuscrito.

<sup>13</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 31 de mayo de 1918, p. 2: “Convocatorias”.

<sup>14</sup> *El Liberal* (Barcelona), 26 de junio de 1918, p. 2: “Vida Obrera. Los ferroviarios”.

<sup>15</sup> ‘Felipín’: “Sección Barcelona-Norte”. *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 7 de junio de 1918, p. 2.

aquella fecha memorable, sucede una alentadora reacción precursora de grandes victorias. Los que [...] abandonaron la Unión Ferroviaria van dándose cuenta de la equivocación en que incurrieron y uno tras otro se apresuran a reintegrarse a las filas de los luchadores y decididos a no abandonar nunca más la enseña de más pan, más consideración, menos despotismo.”<sup>16</sup>

Al mismo tiempo, desde el Comité nacional de la FNFE se dará a conocer el contenido de una carta dirigida a la Junta directiva de la sección Barcelona-Norte, anunciando el comienzo de una “campana de reorganización ferroviaria”<sup>17</sup>. Esta será la primera respuesta de la organización federativa a las actuaciones punitivas del Gobierno y las compañías, finalizando así la etapa de parálisis en que había quedado sumida aquella tras la represión empresarial inmediata a los sucesos de julio y agosto de 1917. La demora en reaccionar a lo sucedido también viene impuesta por la acción represiva gubernamental, debido a la aplicación de medidas políticas de excepción, que condujeron al cierre de los locales obreros y a la suspensión de las actividades de las sociedades obreras afectadas. El retraso en la adopción de medidas internas resultaba también comprensible cuando aún permanecían en prisión los responsables del movimiento, así como numerosos dirigentes de las secciones del sindicato Norte y de otras sociedades obreras que lo habían respaldado.

Por todo lo señalado, y contra lo que cabría pensar, de acuerdo con el protagonismo que sostuvo hasta agosto de 1917, no será la FNFE – en tanto que afectada–, o los sindicatos que la integraban, los primeros en tomar medidas por lo sucedido en las huelgas de julio y agosto de este año. Por el contrario, la evaluación de los sucesos se producirá, en primer lugar, en Cataluña, en las dos secciones ferroviarias establecidas en Barcelona, la Sección Catalana y la Barcelona-Norte. Son ellas las primeras en promover la rehabilitación del personal sancionado, proponiendo el envío de una representación al congreso de Sans. La reivindicación de los ferroviarios partirá del congreso mencionado, donde se estudiarán propuestas para la readmisión de los seleccionados.

### **El congreso de Sans. La organización de los sindicatos únicos y el respaldo de la CNT a los ferroviarios seleccionados**

La celebración del congreso respondía a la necesidad que tenía la organización catalana de la CNT – que contaba con más de dos tercios del total de los afiliados– de debatir una serie de cuestiones fundamentales para responder al crecimiento experimentado a partir de 1915<sup>18</sup>. La campaña contra la carestía, realizada en colaboración con UGT, mostrará a la dirección de la CNT la necesidad de efectuar algunos cambios orgánicos que permitan afrontar estos retos. Las sesiones tendrán lugar entre el 28 de junio y el 1 de julio de 1918, en el Ateneo Racionalista de la calle Vallespir, en el barrio barcelonés de Sans, del que toma su nombre esta convocatoria<sup>19</sup>.

Durante el congreso se abordará la reorganización de la CNT. Esta reestructuración del sindicato propondrá no solo la reconstrucción de los órganos confederales, sino también la creación de los sindicatos únicos de industria, un agrupamiento que reuniría a las entidades de un mismo oficio presentes en una localidad junto a todas aquellas que, aun siendo de diferentes oficios, pertenecían a un mismo ramo de la producción industrial<sup>20</sup>.

<sup>16</sup> *El Progreso* (Barcelona), 12 de junio de 1918, p. 2: “Los que trabajan. A los compañeros de la Red Catalana”.

<sup>17</sup> La FNFE –sucesora de La Unión Ferroviaria– se mantuvo activa entre julio de 1912 y enero de 1921.

<sup>18</sup> Bar (1981), pp. 359-360.

<sup>19</sup> La información más completa en Confederación Regional del Trabajo de Cataluña (1918), *Memoria del Congreso celebrado en Barcelona los días 28, 29, 30 de junio y 1º de julio de 1918*. Para las siguientes citas ver, *Memoria del Congreso de Sans*.

<sup>20</sup> *Memoria del Congreso de Sans*, p. 361.

La discusión sobre la constitución de los sindicatos únicos se producirá durante la segunda sesión del congreso de Sans<sup>21</sup>. Su creación respondía al interés de la dirección de la CRTC de dotar a la organización sindicalista de mayor fuerza y cohesión, al reunir en una sola entidad a diferentes sociedades de oficios que hasta entonces actuaban de forma independiente. El sindicato único de industria venía a reformar la CNT, cuyo entramado resultaba disperso y difícil de controlar<sup>22</sup>. En la nueva estructuración los diferentes oficios de un mismo sector productivo pasaban a ser secciones del sindicato único de su ramo, cuya actividad sería ahora controlada por la junta administrativa común del sindicato. Estaba previsto que las secciones de los sindicatos únicos gozaran de autonomía completa, tanto local como comarcal o regional. Esa autonomía incluía también la gestión administrativa<sup>23</sup>. De acuerdo con el modelo aprobado en el congreso de Sans, los sindicatos únicos se organizarían en relación con los distintos ramos de la producción: alimentación, transporte, madera y mueble, metalurgia, construcción, fabril y textil, vestido, piel, papel e imprenta, utilidades caseras, artículos de lujo e higiene, distribución y servicios humanos, educativos y artísticos<sup>24</sup>.

La formación de los sindicatos únicos por parte de la CNT irá acompañada de una intensa campaña de propaganda, primero en Cataluña y después en otras regiones, reorganizando de paso los sindicatos existentes y creando otros donde no existían. La campaña, desplegada a lo largo de 1918 y destinada inicialmente a extender la amnistía política y laboral, va a ampliarse con nuevos objetivos, como la formación de los sindicatos únicos y la reorganización de los ya existentes. Se trataba con ello de fortalecer la relación orgánica entre la CNT y aquellos afiliados que en momentos de persecución política habían permanecido aislados o con escasa vinculación<sup>25</sup>.

La otra actuación destacada de los delegados presentes en el congreso de Sans será debatir sobre el modelo de amnistía a solicitar para los compañeros presos no incluidos en anteriores medidas de gracia. La ponencia era partidaria de realizar una intensa campaña entre los trabajadores, hasta lograr la liberación de los presos por cuestiones sociales y la readmisión de los ferroviarios seleccionados. Si aquella no surtía los efectos adecuados, “debería convocarse una magna asamblea nacional de todas las fuerzas del trabajo para actuar en consecuencia”<sup>26</sup>. Durante el congreso se propondrá la realización de una campaña nacional a favor de una amnistía que incluya a todos los obreros presos por cuestiones sociales, como era el caso de los despedidos de Norte<sup>27</sup>.

El interés de la CNT en tratar el tema de los ferroviarios en el citado congreso no debería verse como una medida coyuntural. En nuestra opinión, hay que relacionarlo con el aumento del interés de esta central sobre el sector ferroviario en particular y el del transporte en su conjunto. La decisión también parece augurar una nueva etapa para el sindicalismo ferroviario reivindicativo. Al tomar en consideración una propuesta sobre la readmisión de los ferroviarios está dando un paso fundamental para destacar ante los trabajadores el papel que deben jugar las organizaciones obreras de clase. La pasividad demostrada por la FNFE ante los graves efectos que ha supuesto la huelga de agosto de 1917 para sus militantes dará lugar a que sean otros sindicatos quienes disputen, temporalmente, a la organización socialista, el protagonismo en la acción reivindicativa en pro de los ferroviarios en estos momentos difíciles. El sentido de anticipación demostrado por la CRTC durante el congreso de

<sup>21</sup> *Memoria del congreso de Sans*, pp. 28-29.

<sup>22</sup> Bar (1981), pp. 486-487. En esta obra se hace un amplio análisis de los temas debatidos en el Congreso de Sans.

<sup>23</sup> Para una evaluación del papel de los sindicatos únicos dentro de la CNT, ver Barrio Alonso (1996), pp. 111-124.

<sup>24</sup> *Memoria del congreso de Sans*, pp. 111-116: “Agrupamientos de industrias y similares para la constitución de sindicatos únicos”.

<sup>25</sup> La Confederación Regional del Trabajo de Cataluña [CRTC] fue la primera de las organizaciones regionales de la CNT en constituirse, con varios años de anticipación a las demás. Su legalización se produjo el 2 de julio de 1913. Datos sobre su constitución y primeros años de su actividad en AHGCB. Gobernación. Expediente 7.586: “Confederación Regional del Trabajo de Cataluña”.

<sup>26</sup> *Memoria del congreso de Sans*, p. 137.

<sup>27</sup> *El Liberal* (Barcelona), 3 de julio de 1918, p. 1: “La Confederación Nacional [del Trabajo]. Congreso regional”.

Sans ofrece a los ferroviarios la posibilidad de optar por otra opción sindical. La formación de los sindicatos únicos de transporte brindará a la organización cenetista la oportunidad de introducirse en el sindicalismo ferroviario aprovechando la doble circunstancia de la demostrada debilidad de la FNFE y la escasa capacidad de reacción de esta organización frente a las acciones sancionadoras de las compañías.

Las medidas propuestas durante el congreso de Sans a favor de los ferroviarios parecen fruto de la iniciativa de algunas de las sociedades asistentes, considerando que, cuando han transcurrido casi diez meses de los sucesos, no hay ninguna respuesta esperanzadora a las peticiones de los afectados, tras el fracaso de las actuaciones judiciales emprendidas por algunas secciones y el rechazo del Gobierno y las empresas a adoptar medidas administrativas para la readmisión de los despedidos. Hasta ese momento solo podría hablarse de peticiones aisladas, sin que exista un plan o propuesta específica de alguna de las instancias que hayan participado en los hechos. En cuanto a la FNFE, el silencio y la falta de respuestas resulta elocuente en extremo. Su comportamiento parece determinado por la reticencia de sus responsables a adoptar decisiones, permaneciendo siempre a la espera de las actuaciones gubernativas o a remolque de aquellas. Una actitud pasiva e indecisa que resulta desalentadora para su militancia, y que parece demostrar no solo la parálisis que aquejaba al organismo federativo, sino también su dependencia de los pronunciamientos que adopten las direcciones del PSOE y de UGT, cuyos congresos se reunirán con anterioridad al de la FNFE. Esta no iniciará la campaña a favor de los ferroviarios despedidos hasta julio de 1919, seis meses después del congreso federativo y pasados dos años de los hechos<sup>28</sup>.

### **La evolución de las organizaciones ferroviarias en Cataluña entre 1918 y 1923. De la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles al Sindicato Único Regional del Transporte de Cataluña**

La manifiesta debilidad del sindicato ferroviario socialista y la paralización de sus actividades no eran el mejor reclamo para recuperar la iniciativa sindical y restablecer el apoyo de sus afiliados. El fracaso de la huelga y el rechazo de las medidas solicitadas para lograr la readmisión, van a suponer un duro golpe para la FNFE y los sindicatos que la integran. El despido masivo en la Compañía Norte dejará al sindicato del mismo nombre al borde de la desaparición –que no se materializará finalmente– tanto por el abandono de la militancia como por la persecución de que son objeto sus afiliados más significados, muchos de ellos afectados por los despidos de agosto de 1917. Sirva de ejemplo, en relación con esta circunstancia, la situación de la sección de Valladolid, donde el número de seleccionados en los Talleres Generales de esta empresa representaba el 30% del personal empleado en aquellas fechas<sup>29</sup>.

Por lo que respecta a Cataluña, donde el número de despedidos fue bastante considerable, la crisis que vive el sindicalismo ferroviario golpeará a ambas secciones, siendo la Barcelona-Norte la más afectada<sup>30</sup>, respecto a la Sección Catalana, formada por personal de la MZA<sup>31</sup>. Las actuaciones gubernativas entre 1917 y 1918 se saldarán con el cierre cautelar de los locales sindicales y la incautación de la documentación de las dos organizaciones, hechos que alejan a los asociados. En el verano de 1918 se sucederán los mítines en apoyo de los ferroviarios seleccionados, a los que acude una cifra decreciente de afiliados y simpatizantes, que cada vez confían menos en encontrar una

<sup>28</sup> *El Socialista* (Madrid), 24 de julio de 1919, p. 1: “Campaña ferroviaria”.

<sup>29</sup> Lalana Soto, José Luis, “Los talleres ferroviarios de Valladolid: del siglo XIX al XXI”. III Congreso de Historia Ferroviaria. *Siglo y medio de ferrocarril en Madrid*. Gijón 23-26 de septiembre de 2003. También, Palomares Ibáñez (1981), pp. 21-36.

<sup>30</sup> *El Socialista* (Madrid), 9 de octubre de 1916, p. 3: “Congresos obreros. Los ferroviarios del Sindicato Norte. Primera sesión”.

<sup>31</sup> *El Socialista* (Madrid) 24 de septiembre de 1916, p. 3: “Congresos obreros. El Sindicato de MZA”. La Sección Catalana cotizaba en esa fecha por dos mil setenta afiliados.

solución a sus problemas. Las declaraciones de los dirigentes y las convocatorias de las asambleas y los actos de propaganda transmiten un tono de lamento y apremio, con llamadas a las conciencias y apelaciones al sentimiento de fidelidad, que se dirigen a la militancia más estable, para que siga confiando en los propósitos anunciados, aunque la repetición del discurso nos induce a pensar en la falta de resultados. El descenso en la asistencia a las convocatorias refleja también la falta de entusiasmo, el desánimo y la decepción que imperan entre los ferroviarios que permanecen en la FNFE, mientras se debilitan los rasgos de solidaridad, dentro de un panorama laboral poco alentador, y resulta evidente la escasa respuesta hallada entre el resto del personal ferroviario. El pronunciamiento público de la CRTC, a través de las conclusiones del congreso de Sans, con respecto a los seleccionados será apoyado, finalmente, con otra declaración de la FNFE, que hace saber su disposición a usar la fuerza para conseguir la readmisión de los ferroviarios ante el fracaso de las actuaciones gubernativas solicitadas.

“Convencidos los ferroviarios de la impotencia de nuestros gobernantes para imponer a las déspotas compañías ferroviarias el cumplimiento de las leyes y cansados de engaños, se disponen a laborar de forma radical para obtener por la fuerza lo que por justicia no obtienen”<sup>32</sup>.

El mensaje iba dirigido a los afiliados de las dos secciones ferroviarias más importantes de la región –Barcelona-Norte y Catalana–. La convocatoria es señalada como el comienzo de una campaña donde también estén presentes otras organizaciones obreras ajenas al sector. Las declaraciones reclamando la readmisión de los ferroviarios irán subiendo de tono para dar fuerza a los argumentos, y también, para recuperar el entusiasmo de los afiliados, reticentes a apoyar nuevas acciones reivindicativas. De este modo, las directivas de ambas secciones intentan la movilización de los ferroviarios en Cataluña, para obligar a las compañías y al Gobierno a rectificar<sup>33</sup>. La necesidad de hacerse escuchar determinará la actuación de las dos secciones, sumando sus fuerzas para oponerse a las compañías y conseguir que anulen los despidos.

La presencia de los nuevos afiliados ferroviarios en la CNT se producirá a través de la creación del futuro Sindicato Único del Transporte Regional de Cataluña, donde los trabajadores del carril serán –junto con el personal portuario– el colectivo más poderoso del citado sindicato. Durante el verano, la sección Barcelona-Norte, aunque formalmente seguía vinculada a la FNFE, era evidente su acercamiento a la CNT, acogiendo el local de los ferroviarios, de modo habitual, las reuniones y convocatorias promovidas por esta central, un hecho que anunciaba el proceso de integración<sup>34</sup>. A comienzos de noviembre la Junta directiva de la sección Barcelona-Norte convocaba un asamblea para estudiar las “orientaciones que debe seguir la sección para la rápida reorganización de los ferroviarios”. El ambiguo enunciado parecía dispuesto para ocultar la verdadera intención de la convocatoria: debatir un cambio de rumbo de la organización ferroviaria, disponiendo el abandono de la disciplina de UGT y la integración en la CNT. Culminaba así la repetidamente anunciada reorganización de la sección, en unos momentos en que su relación con el sindicato Norte y con la propia FNFE era más nominal que efectiva, desde algunos meses atrás<sup>35</sup>.

En diciembre todavía no se había resuelto el recurso de la Barcelona-Norte ante el Tribunal Supremo. Mientras se esperaba el veredicto, las dos principales organizaciones ferroviarias de la región (Sección Catalana y Barcelona Norte) seguían adelante en el proceso de reorganización e

<sup>32</sup> *Ibidem*, 15 de julio de 1918, p. 2: “Vida obrera. Los ferroviarios”.

<sup>33</sup> *El Liberal* (Barcelona), 18 de julio de 1918, p. 2: “Los ferroviarios”.

<sup>34</sup> *El Liberal* (Barcelona), 3 y 4 de octubre de 1918, p. 2: “Vida obrera. La Confederación Regional” y “La asamblea regional”.

<sup>35</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 21 de noviembre de 1918, p. 2: “A todos los organismos obreros y en particular a los ferroviarios”. El distanciamiento de la Barcelona-Norte en relación con la FNFE resultaba ya patente a partir de septiembre del mismo año.



integración que habían emprendido. El rumbo que habían elegido –la creación de un sindicato único del transporte en Cataluña– será plenamente respaldado por la CNT<sup>36</sup>. Tras varios debates y asambleas, el 28 de diciembre, una asamblea conjunta de las secciones Catalana y Barcelona-Norte, celebrada en la sede de la segunda, votaba de modo casi unánime (cuatrocientos votos frente a ocho), la constitución del Sindicato Único Regional del Transporte Marítimo y Terrestre de Cataluña<sup>37</sup> y el ingreso de las dos secciones ferroviarias originarias en la Federación Local de Sociedades Obreras de Barcelona, en la CRT de Cataluña y en la CNT. Un cambio de rumbo que no supondrá la desatención de las acciones reivindicativas propuestas para conseguir la reposición de los ferroviarios seleccionados<sup>38</sup>.

Los ferroviarios representarán el principal activo del nuevo sindicato. Su formalización culminará el 7 de enero de 1919, cuando se reúnan las directivas de las secciones ya constituidas, en representación de los distintos medios de transporte que integraban la nueva organización (ferroviarios, carreteros, marineros, fogoneros, cocheros, conductores de carros de mudanzas, transporte y choferes), para ratificarlo<sup>39</sup>.

Los sindicatos únicos de transporte se sostienen entre 1919 y 1924, luchando con ardor en busca de mejoras para sus asociados, aunque los resultados logrados no fueran significativos<sup>40</sup>. Su presencia se dejará sentir especialmente en Cataluña.

En marzo de 1919 estallaba en Barcelona la huelga de La Canadiense, un conflicto que será apoyado por la CNT y al que se sumarán por solidaridad otros muchos sindicatos y organizaciones, entre ellos la sección de ferroviarios del Sindicato Único del Transporte de Cataluña. El 28 de marzo de 1919 el Gobierno decretaba el estado de guerra en la provincia de Barcelona, procediendo a la clausura de los locales de las sociedades y organizaciones vinculados a la CNT y la incautación de sus bienes. La sanción impedirá también la acción sindical del recién constituido sindicato del transporte, donde recaló la mayoría de los afiliados de las antiguas secciones Barcelona-Norte y Catalana–, que verán impedido su trabajo sindical, permaneciendo en esta situación hasta septiembre, cuando se produzca el retorno a la legalidad democrática<sup>41</sup>.

Pese a las medidas de excepción, la CNT sigue adelante en su empeño para establecer los sindicatos únicos en otras regiones. Entre octubre y noviembre de 1919 se constituía el Sindicato Único del Transporte de Valencia<sup>42</sup>. En las mismas fechas se detecta también la presencia de dirigentes cenetistas en Bilbao y Baracaldo en tareas de propaganda, presumiblemente, para poner en marcha los sindicatos únicos en Vizcaya, y que, ante la presión policial, se dirigirán hacia Santander para continuar su labor de propaganda<sup>43</sup>. En las postrimerías de 1919 se producirá también la constitución de nuevos sindicatos únicos del transporte en otras regiones, y especialmente, en Andalucía, donde el 30 de noviembre se constituía el Sindicato Único de Transporte de Málaga, también con presencia de

<sup>36</sup> *La Lucha* (Barcelona), 28 de diciembre de 1918, p. 4: “Sección Barcelona-Norte y Sección Catalana. Convocatoria”.

<sup>37</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 29 de diciembre de 1918, p. 2: “Última hora: Los ferroviarios” y *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 se puede encontrar en documentos de la sociedad desde octubre de 1919.

<sup>38</sup> *La Lucha* (Barcelona), 14 de diciembre de 1918, p. 4: “Mitin ferroviario”.

<sup>39</sup> *El Liberal* (Barcelona), 7 de enero de 1919, p. 3: “Vida obrera. Sindicato del Transporte”.

<sup>40</sup> *La Señal* (Lérida), 18 (15 de mayo de 1930), p. 4: “La Federación de Entidades Obreras del Puerto de Barcelona, a los trabajadores del transporte y a todos los obreros en general”. El artículo hace un breve recorrido por la historia del Sindicato Único del Transporte de Cataluña.

<sup>41</sup> RAH. Madrid. Archivo Romanones. Legajo 96. Expediente 43. “Relación de sociedades obreras clausuradas durante el estado de guerra y bajo el mandato del Gobierno presidido por el excelentísimo señor don Antonio Maura”.(s.f.) [1919].

<sup>42</sup> Delegación del Gobierno de Valencia. Registro de asociaciones de Valencia. Libro 4º, folio 131, n.º de registro 3.589, donde consta que su legalización se produjo el 6 de noviembre.

<sup>43</sup> AHN. Madrid. Gobernación. Legajo 57 A. Expediente 28: Vizcaya. “Telegramas n.º 66, del 2 de noviembre, y n.º 351, de 6 de noviembre de 1919, del gobernador civil de Vizcaya al ministro de la Gobernación”.

ferroviarios. Su aparición era independiente, aunque paralela, a la segregación que protagonizaba el Sindicato de Andaluces en febrero de 1920, al abandonar la FNFE, y al que ideológicamente podemos considerar afín a la CNT, pero sin integrarse en aquella<sup>44</sup>. Por último, en enero de 1920 se constituía el Sindicato [Único] de Transportes de Castilla, con sede en Madrid, el primero de los sindicatos ferroviarios vinculado a la CNT que se formaba en la capital<sup>45</sup>.

El retorno a la legalidad en Cataluña, en septiembre de 1919, permitirá que los propagandistas llegados de Barcelona reanuden sus trabajos recorriendo las líneas férreas de la región, para aumentar la presencia de los ferroviarios en el Sindicato Único Regional del Transporte y canalizar su descontento. Sin embargo, los esfuerzos de la CNT para extender la presencia de los sindicatos del transporte no obtuvieron resultados apreciables, debido a la presión gubernativa y empresarial. Las empresas usarán todos los medios a su alcance para combatir contra la presencia de los ferroviarios en la CNT. Tanto Norte como MZA opondrán todo su potencial represivo frente al Sindicato Único del Transporte de Cataluña adoptando sanciones sobre sus afiliados.

“El que sea sindicalista en el sentido que hoy tiene esa palabra en Barcelona es sospechoso, por lo menos, para los que siendo archiliberales no queremos el caos en nuestra pobre y querida Barcelona. Vamos a ver qué excusa dan los que entregan su nombre, su dinero y su colaboración a esta obra de demolición. La primera es el miedo. A los que lo hacen por miedo no hay más que compadecerlos y mandarles una falda y una caja con... huevos. La segunda es la comodidad y la falta de valor cívico. Me hago sindicalista no porque piense hacer nada sino porque me dejen en paz. Qué harán nuestros jefes de estación, sobrestantes y ayudantes, cuando les digan que rompan el telégrafo o levanten la vía. ¿Obedecer? Pues irán a la cárcel o les pegaremos un tiro, porque no se figuren en su miedo que los sindicalistas de Barcelona son toda España. No. Hay miles, millones de gentes sensatas, de orden y de... pelotas, que no están dispuestas a que se hunda este noble país”<sup>46</sup>.

El texto es suficientemente explícito acerca de la opinión que les merecen a los representantes de las empresas ferroviarias los sindicatos únicos, que estaban vinculados a la CNT y que habían logrado establecerse en el sector del transporte, y también, cuáles pueden ser algunas de las respuestas que proponen adoptar frente a ellos.

Todos los sindicatos únicos del transporte constituidos estarán presentes en el II Congreso Nacional de la CNT, celebrado en Madrid en diciembre de 1919<sup>47</sup>. Su presencia culminaba un proceso iniciado en junio de 1918, durante el Congreso de Sans. La participación en el congreso de la Comedia supone también la asunción de un compromiso firme de los ferroviarios con la central anarquista, rompiendo la tradicional vinculación de aquellos a UGT, desde 1909, cuando se creó La Unión Ferroviaria.

En este periodo la presión policial y empresarial sobre la organización ferroviaria anarquista en Cataluña resultará muy firme, obstaculizando su labor sindical y manteniéndola en posiciones defensivas. En el verano de 1921 se producirá la unión coyuntural, dentro de la CNT, entre los llamados sindicatos profesionales ferroviarios y los sindicatos únicos del transporte, una medida que

<sup>44</sup> *España Nueva* (Madrid), 30 de noviembre de 1920, p. 2: “Los ferroviarios de Andaluces y Sur de España, hacia el Sindicato Regional del Transporte”.

<sup>45</sup> AGA. Alcalá de Henares. Gobernación. Dirección General de Seguridad. Libro Registro de Asociaciones de Madrid n.º 7. N.º registro 3.493, folio 2.487: “Sindicato de Transportes de Castilla”. Como en otras regiones, la presencia de ferroviarios en este sindicato del transporte era también mayoritaria.

<sup>46</sup> Archivo Ferroviario. Madrid. Caja S-184. Carpeta 34: “Nota escrita de Carlos Cardenal a Eduardo Alfonso, de 28 de octubre de 1919”.

<sup>47</sup> Elorza, Antonio, “Congreso confederal de la Comedia” [1919]. *Revista de Trabajo* (Madrid), 49-50 (1975), pp. 221-253: “Organizaciones representadas en el congreso”.

será muy criticada por la organización socialista<sup>48</sup>. En opinión de Eulalia Vega, los sindicatos libres van a ser escogidos por los militantes cenetistas para buscar la opacidad y poder actuar libremente, eludiendo la represión y oponiéndose a los sindicatos socialistas<sup>49</sup>.

En enero de 1923 el Sindicato Único Regional del Transporte de Cataluña será clausurado temporalmente por las autoridades, reapareciendo unos meses después para ser suspendido definitivamente en 1924, bajo la dictadura de Primo de Rivera<sup>50</sup>. El resultado de esas medidas represoras, en relación al movimiento organizado de los ferroviarios catalanes, implicará, por un lado, la dislocación del Sindicato Único del Transporte y la dispersión de los afiliados. Otros trabajadores, ante el nuevo rumbo político impuesto por la Dictadura optarán por vincularse a los sindicatos amarillos, que actúan en ese periodo, principalmente, a través de los llamados sindicatos libres, que cuentan con apoyo gubernamental y que gozaban también del respaldo de las compañías. Un tercer grupo se inclinará por buscar refugio temporal en la organización ferroviaria socialista, dada la tolerancia del nuevo régimen respecto a UGT.

### **La reconstrucción del sindicalismo ferroviario anarquista. De los sindicatos únicos a la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria**

El restablecimiento de la organización ferroviaria anarquista, iniciado a partir de 1919, estará condicionado por el hostigamiento que sufre la CNT, durante esos años, por la acción represora del Gobierno, primero, y la desplegada por las autoridades militares durante la Dictadura, después, frente a las organizaciones anarquistas. Esa persecución se intensificará a partir de 1924 a través de medidas punibles dirigidas contra esta central y las organizaciones a ella vinculadas hasta culminar en su clausura. Ante la acción represiva, los ferroviarios afiliados a los sindicatos únicos del transporte –cuyo número no superaba los cinco mil– optarán por diferentes respuestas que incluyen el distanciamiento y abandono sindical, la actuación clandestina, la formación de sindicatos independientes, la inmersión en los sindicatos libres y también, la integración en el SNF, cuya actividad resultaba tolerada por las autoridades militares, lo mismo que el resto de los sindicatos vinculados a UGT. Esa situación, que cabría calificar de repliegue táctico, se mantendrá hasta el ocaso del régimen militar, a comienzos de 1930, circunstancia que hará posible la recomposición de las fuerzas políticas y sindicales republicanas, y, entre ellas, la propia CNT.

El trato favorable dispensado a UGT y a los sindicatos que la integraban –entre ellos el ferroviario–, era una situación que se contraponía a la relación mantenida por el Directorio con la CNT y las organizaciones dependientes de ella, lo cual era recriminado repetidamente en la prensa confederal y también por los militantes anarquistas. Para eludir la persecución y seguir manteniendo su actividad sindical de modo preventivo, una parte de esa militancia optará, temporalmente, por cobijarse bajo la protección de las organizaciones dependientes de UGT.

“En el año 1929, y ante la imposibilidad de constituir nuevas organizaciones, por la opresión dictatorial que imperaba, ingresamos en el Sindicato Nacional Ferroviario.”<sup>51</sup>

Desde las posiciones anarquistas se propone una integración en masa en el SNF, pese a las discrepancias que los separaban. Los infiltrados consideraban poco apropiada la táctica obrera reformista, “porque es enteramente inútil a nuestras reivindicaciones, si no le damos [...] otro

<sup>48</sup> *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 203 (1 de octubre de 1921), p. 2: “He ahí nuestro pensamiento”.

<sup>49</sup> Monjo (2009), p. 106.

<sup>50</sup> *El Progreso* (Barcelona), 9 de diciembre de 1923, p. 2: “Movimiento social. Sindicato Único de Transporte”. En esta fecha aún permanecía activo.

<sup>51</sup> Zayuelas, Teófilo, “El Sindicato Ferroviario Norte”. *La Batalla* (Barcelona), sexta época, 198 (16 de agosto de 1934), p. 2. Militante de la CNT, Zayuelas pertenecía al grupo de La Señal, expulsado del SNF en Lérida.

desenvolvimiento, como incorporarlo a la CNT”. El objetivo de esta inmersión no era solo meramente defensivo –ocultamiento para eludir la represión–, sino que pretende mejorar la acción sindical del SNF, accediendo a puestos representativos del sindicato, para tener capacidad de decisión en las secciones.

“Lo primero es hacer que nuestros compañeros entren dentro de él y, [después], plantear en el seno del Sindicato [Nacional Ferroviario] todos los problemas referentes a las anomalías e injusticias de las empresas ferroviarias. El siguiente paso sería elegir a nuestros camaradas más capacitados para las directivas, para que lleven nuestra voz a los comités regionales y al nacional [...]. La labor dentro del sindicato es enorme, para sacarlo del marasmo en que vive [...] y para que sea el arma de lucha directa contra nuestros explotadores. Procuremos que todos nuestros compañeros asociados estén sobre aviso para ir sistemáticamente haciendo oposición dentro del SNF, y cuando estemos con fuerza suficiente [...] ingresaremos en bloque en la CNT, y entonces el SNF será el verdadero sindicato obrero de los explotados del carril.”<sup>52</sup>

El fin de la Dictadura, en enero de 1930, conllevará también la reacción de la dirección socialista contra la intrusión de anarquistas y comunistas en las organizaciones vinculadas a UGT, y entre ellas, el SNF. El proceso de infiltración sindical descrito, que tiene como objetivo la implantación de núcleos organizados de filiación anarco-comunista dentro del SNF, encajaba, también, con la táctica desarrollada por sectores ligados al PCE, o a sus organizaciones afines, desde la constitución de este partido en 1920, con la pretensión de introducirse en UGT y CNT, las dos centrales obreras ya establecidas. Por parte de la mayoría socialista la respuesta a la intrusión será proceder a la expulsión de los grupos de orientación anarquista. El método utilizado será la reactivación de los llamados “grupos sindicales socialistas”, formados diez años antes, en 1921, para combatir los efectos de la escisión comunista. Para contrarrestar dicha presencia y asegurar la fidelidad de las organizaciones sindicales afectas a UGT, el PSOE recurrirá, de nuevo, a ellos, en 1931. En esa fecha, el Grupo Sindical Ferroviario era uno de los más activos dentro de UGT. Se trataba, en su caso, de impedir la penetración de otras fuerzas en el SNF, reconstruido con mucho esfuerzo en los años precedentes y ahora, al comienzo de la República, uno de los pilares de la UGT. En 1931 la prensa obrera se hizo eco de dos casos de expulsión de ferroviarios que tuvieron cierta significación. Uno tuvo lugar en Lérida, y supuso el desmantelamiento del Consejo obrero de Norte, de esta ciudad. El otro fue protagonizado por el Consejo obrero de Norte, de Madrid, cuyos responsables –Antonio Romo, Pablo de la Fuente y Lucio Santiago, entre otros– eran conocidos militantes comunistas<sup>53</sup>.

Si se contemplan los hechos desde el lado opuesto, las dificultades de convivencia en el seno del SNF, entre la mayoría, de filiación socialista, y la minoría anarquista, presente en las secciones donde había logrado introducirse, determinarán una difícil relación entre ambas tendencias, con un aumento de las disputas internas. Esta circunstancia inducirá a los ferroviarios anarquistas que permanecían dentro del SNF a tomar posiciones y considerar la opción de abandonar el SNF, por las dificultades que encontraban para permanecer dentro de esta organización<sup>54</sup>. La convivencia entre socialistas y anarquistas en el seno del SNF habría durado menos de un año. En mayo de 1930, y con la CNT aún ilegalizada, se anunciaba la reconstrucción de los sindicatos únicos, y entre ellos el del transporte. La propuesta se daba a conocer públicamente en la prensa anarquista, mediante un manifiesto donde se invitaba a los trabajadores de este sector a “constituir un comité de relaciones” para discutir y aprobar el modelo de organización más apropiado. Tras el debate los miembros del

<sup>52</sup> *La Batalla* (Barcelona), 3ª época, 4 (13 de junio de 1930), p. 3: “A los obreros del carril”.

<sup>53</sup> *Frente Único* (Barcelona), 4 (30 de julio de 1931), p. 2: “El Consejo Obrero de Norte de Madrid ha sido expulsado de la UGT”.

<sup>54</sup> *La Señal* (Lérida), 17 (1.º de mayo de 1930), p. 2: “Los ferroviarios”.

comité consideraron que debía restablecerse el sindicato único del transporte –como funcionaba antes de 1924– frente a los partidarios de formar una federación de industria específica<sup>55</sup>.

Como resultado de esta convocatoria, se produce la creación de los llamados “grupos sindicales de educación ferroviaria”. Su aparición tiene lugar en aquellos centros y lugares donde había trabajadores que apoyaban las ideas sindicalistas, o donde ya estaban organizados, escogiendo el momento apropiado para separarse del SNF y para integrarse después en otros sindicatos, bien independientes o próximos a la CNT<sup>56</sup>. Parece evidente que representaron un paso intermedio para la creación posterior de las secciones locales del sindicato de la industria ferroviaria. Su formación se producirá desde el segundo semestre de 1930<sup>57</sup>. Los grupos sindicales de educación ferroviaria conocidos –funcionaban otros similares en diversos sectores laborales– son muy escasos y solo se han localizado en Madrid y Tarragona, En otros casos, se constituirán sindicatos independientes, cuyos asociados resultaban ser mayoritariamente trabajadores anarquistas, y también están quienes se inclinaban directamente por la integración en la CNT. Todas las acciones emprendidas persiguen el mismo objetivo: crear un sindicato de industria, hecho que se producirá a partir de marzo de 1931.

Además de los hechos reseñados, donde el protagonismo recayó en los sectores infiltrados en el SNF, la CNT promoverá en Barcelona y Madrid otras acciones y movimientos independientes de los anteriores, tendentes también a la reorganización de los ferroviarios anarquistas que trabajaban en Cataluña y en la capital madrileña. Los primeros movimientos en pro de la reconstrucción del antiguo Sindicato Único Regional del Transporte de Cataluña (1919-1924) tuvieron lugar en Barcelona a finales de abril de 1930<sup>58</sup>. La reconstrucción de los sindicatos vinculados a la CNT se va a producir en ese clima de tolerancia limitada que se vive bajo el Gobierno del general Berenguer<sup>59</sup>, y en paralelo a la legalización de esta central<sup>60</sup>. Desde mediados de este año, las organizaciones que agrupaban a las diferentes profesiones iniciarán los trabajos para conseguir el reconocimiento legal. Esta movilización se produce también entre los ferroviarios que, una vez abandonan el SNF, de propia iniciativa o por la presión a que se ven sometidos, comenzaron a organizarse en varias ciudades, como Madrid, Barcelona y Villanova y Geltrú, entre otros lugares donde los ferroviarios anarquistas reanudan sus acciones reivindicativas, junto a otros colectivos afectos a la CNT.

En una fecha no determinada –mayo o junio de 1930– la CNT, a través de la Federación Local de Sociedades de Barcelona, celebrará una reunión en Villanova y Geltrú, para nombrar un comité de relaciones encargado de la reconstrucción de la organización ferroviaria en Cataluña, para lo cual se nombraron delegados en cada una de las provincias<sup>61</sup>. La intención de sus promotores era hacer realidad la futura Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, o en su defecto, “si no respondían

<sup>55</sup> Trilles, D.[esiderio], “Nuestra posición sindical”. *La Señal* (Barcelona), 19 (31 de mayo de 1930), p. 1. El manifiesto para la reconstrucción del sindicato único del transporte se publicó en el n.º 18 del mismo periódico, correspondiente al 15 de mayo, y no localizado. El AHMB guarda una colección casi completa de *La Señal*.

<sup>56</sup> Así ocurrirá en Lérida, donde la expulsión de varios afiliados que formaban parte del Consejo obrero de Norte en esta ciudad –dependiente del SNF– desencadenará el abandono de la mayor parte de la sección leridana. Estos formarán un sindicato de ámbito local, la Unión de Ferroviarios, de orientación anarquista, que posteriormente se integrará en la CNT. El ejemplo de Lérida, servirá de referente a otros grupos similares en lo que concierne a la forma de reconstrucción de la organización sindical ferroviaria por parte de la CNT.

<sup>57</sup> *El Heraldo de Madrid*, 5 de agosto de 1930, p. 2: “Carné sindical. El sindicato ferroviario”.

<sup>58</sup> AHN. Madrid. Interior. Legajo 51 A. Expediente 8: Barcelona: “Telegrama 15/1.065, del ministro de la Gobernación al gobernador civil de Barcelona. Madrid, 30 de abril de 1930”.

<sup>59</sup> El general Berenguer fue nombrado por Alfonso XIII para sustituir a Primo de Rivera tras la dimisión de este. Permanecerá al frente del Gobierno del 30 de enero de 1930 al 14 de febrero de 1931.

<sup>60</sup> AHGCB. Gobernación. Expediente 14.487: “Confederación Nacional del Trabajo”. La solicitud de aprobación de los estatutos de la CNT se presentó el 12 de marzo de 1930, y resultó rechazada inicialmente.

<sup>61</sup> La elección de Villanova y Geltrú parece justificada porque esta localidad, cercana a Barcelona, contaba con uno de los principales depósitos de material ferroviario de Cataluña, y en él operaba un importante contingente de obreros ferroviarios, eludiendo de paso la vigilancia policial, mucho más abundante en la capital catalana.

debidamente los demás ferroviarios españoles, entonces formar, en la región catalana, el Sindicato Regional Ferroviario, afecto a la CNT”<sup>62</sup>.

Tras obtener repetidas respuestas negativas de las autoridades entre septiembre y diciembre de 1930, el quinto intento de la organización catalana de la CNT para reorganizar a los ferroviarios será el definitivo. El 6 de diciembre se celebraba una asamblea en Barcelona para “constituir la comisión reorganizadora del sindicato nacional ferroviario (sección Cataluña), adherido a la CNT”<sup>63</sup>. En el transcurso de la reunión, además de criticar a la organización ferroviaria socialista –el SNF–, “cuyos dirigentes han confesado la impotencia de este organismo” para lograr los aumentos de sueldo solicitados, se informará de la existencia de un grupo de secciones de ferroviarios, organizadas y vinculadas a la CNT, localizadas en Reus, Tarragona, Mora de Ebro, Arcos de Jalón, Córdoba, Vigo y Gerona, “unas en relación con Barcelona, y otras, con Madrid, que, primero separadamente, y luego, de manera conjunta, extenderán la naciente organización por toda España”. En la asamblea mencionada se producirá también la elección de la comisión reorganizadora que trabajará en la construcción de la organización ferroviaria anarquista en Cataluña<sup>64</sup>. Sus integrantes pertenecían a los diversos servicios y compañías establecidos en la región.

“El Sindicato de la Industria Nacional Ferroviaria debe ser uno solo para toda España. Este estaría compuesto por secciones, establecidas en los centros ferroviarios de mayor nivel.”<sup>65</sup>

Desde febrero de 1931 se intensificarán en Barcelona los trabajos para la organización de los ferroviarios anarquistas. Una de las novedades que aportará el proceso será la decisión de constituirse en sindicatos de industria, adoptando la forma de federación y descartando la propuesta de recuperar el sindicato único del transporte. El 8 de marzo de 1931, Ramón Vaqué, en nombre de la comisión organizadora, convocaba una asamblea de trabajadores ferroviarios de Cataluña, en el cine Marina de la Barceloneta, en la capital catalana, para la lectura y la aprobación de los estatutos de la nueva organización, “animados y deseosos de unificar en un organismo nacional a todos los parias del carril”<sup>66</sup>. El flamante Sindicato de la Industria Ferroviaria Regional de Cataluña, admitía “a los obreros de todas las tendencias”.

La nueva organización destacaba entre sus objetivos el “aunar las iniciativas y los esfuerzos de los trabajadores del ferrocarril en todo el país [y] velar por los intereses profesionales, económicos y morales de los mismos [...], pudiendo ejercer su influencia en cuantos conflictos estime pertinentes”<sup>67</sup>. La gestión efectiva de la organización quedaba en manos de una junta directiva regida por un secretario general, que contará con el apoyo de un Comité nacional, formado por la ejecutiva de la federación, junto con los delegados regionales de aquella. También decidía sobre los acuerdos de carácter nacional adoptados en congresos y asambleas. Otra de las funciones del Comité nacional era la publicación de un periódico, órgano de la futura Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, y que se editaría quincenalmente.

“[El periódico] tratará de todos los problemas generales relacionados con la organización, así como los que se relacionen con la ciencia, arte y la literatura. A tal efecto, las columnas del periódico estarán abiertas a todos los trabajadores que puedan aportar trabajos útiles a la propaganda para mejoramiento del proletariado, y a todos los hombres, pertenezcan a la clase social a que

<sup>62</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 9 diciembre 1930, p. 6: “A todos los ferroviarios de la provincia de Gerona”.

<sup>63</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 6 de diciembre de 1930, p. 6: “A todos los ferroviarios de la región catalana”.

<sup>64</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 9 de diciembre de 1930, p. 6: “CNT. Asamblea de ferroviarios”.

<sup>65</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 11 de enero de 1931, p. 3: “El Sindicato Nacional Ferroviario” [CNT].

<sup>66</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 7 de marzo de 1931, p. 3: “De interés para los ferroviarios. La importante asamblea regional del domingo en el cine Marina”.

<sup>67</sup> AHGCB. Gobernación. Registro de Asociaciones de Barcelona. Expediente n.º 15.035. Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Barcelona: “Estatutos del Sindicato de la Industria Ferroviaria (región de Cataluña). Art. 2”.

pertenezcan, siempre que su labor escrita tienda a elevar el nivel moral e intelectual del género humano.<sup>68</sup>

La Federación Nacional de la Industria Ferroviaria [FNIF] estaba previsto que funcionase como “órgano de enlace y relación entre las distintas secciones de la referida industria”, actuando por delegación de los sindicatos que la componen, “para cumplir y hacer cumplir los acuerdos y resoluciones de los congresos y asambleas nacionales, y atendiendo las cuestiones generales de interés para los federados”. En cuanto a las secciones federadas que la integraban, se determinará que sean autónomas.

El 7 de abril de 1931 quedaba legalizada la sección de Barcelona, que tenía ámbito regional, en la demarcación de Cataluña. Sus responsables multiplicarán las llamadas a la afiliación, confiando en atraer a una parte de los trabajadores de este sector que, por desaliento o desconfianza, permanecían al margen de los sindicatos<sup>69</sup>. Una de las primeras acciones iniciadas por la sección de Barcelona de la FNIF será afrontar el problema de la reposición de los despedidos por la huelga de 1917. El hecho de que tanto en Barcelona como en Madrid se esfuercen para organizar a los obreros seleccionados, induce a pensar que la lucha en favor de aquellos seguía ocupando un lugar preferente entre las prioridades de la nueva organización ferroviaria –como ya lo fuese en 1918–, considerando el simbolismo de esta petición para toda la profesión y el número de afectados. El siguiente paso será constituir una comisión para gestionar la readmisión, en la que se integrarán los representantes de los seleccionados. Los comisionados formarán parte de la propia sección de Barcelona, y su trabajo estará dirigido a gestionar la admisión en nombre de los afiliados. A continuación, se procederá a la localización de los obreros depurados, estableciendo un censo de los afectados con el fin de acometer las medidas para lograr su rehabilitación laboral. Al frente de la comisión serán elegidos Vicente Bernabéu y Pablo Ullod, veteranos sindicalistas y también ferroviarios seleccionados. El 19 de abril, y a iniciativa de la comisión, se celebraba la primera reunión general de los despedidos por huelgas ferroviarias en Cataluña, con presencia de unos ochocientos asistentes<sup>70</sup>. Allí serán acordadas una serie de peticiones que se remitieron a las autoridades, entre las que ocupaba un lugar preferente la readmisión de los ferroviarios despedidos en 1917:

“Que el Gobierno ordene a las compañías la reposición de todo el personal despedido de aquella huelga, o en su lugar, los que no estén aptos para desempeñar sus cargos se les abone los derechos de jubilación o una compensación por los años de servicio que prestaron hasta la fecha.

Aunque las actuaciones desplegadas por los ferroviarios anarquistas tienen lugar en todas las regiones, será en los dos principales centros ferroviarios –Barcelona y Madrid– donde se produzcan los movimientos más destacados a favor de la reorganización. A finales de abril de 1931, se constituirá en Barcelona una comisión organizadora de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Entre la información que traslada a las secciones ferroviarias de Cataluña, está el anuncio de la convocatoria de un congreso extraordinario de sindicatos de la CNT, que se celebrará al mes siguiente en Madrid, y al cual “deberán acudir los delegados ferroviarios de toda España, para aunar los esfuerzos de que dispone nuestra organización actual”<sup>71</sup>.

Por lo que respecta a Madrid, la reconstrucción de la organización ferroviaria anarquista se iniciará meses después de haber comenzado los trabajos en la ciudad condal. El 5 de agosto de 1930 los ferroviarios pertenecientes a la CNT madrileña se reunían en asamblea general para la constitución

<sup>68</sup> AHGCB. Gobernación. Registro de Asociaciones de Barcelona. Expediente n.º 15.035: “Estatutos del Sindicato de la Industria Ferroviaria (región de Cataluña). Art. 21”.

<sup>69</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 9 de abril de 1931, p. 3: “A los ferroviarios”.

<sup>70</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 25 de abril de 1931, p. 3: “Avisos y convocatorias. Ferroviarios”.

<sup>71</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 13 de mayo de 1931, p. 6: “Villanueva y Geltrú. A las secciones ferroviarias”.

legal del Grupo de Educación Sindical Ferroviario de Madrid<sup>72</sup>. La nueva organización se había formado el mes anterior, junto a otros grupos similares de otras profesiones. Orgánicamente dependía de la Federación Local de Sindicatos Únicos de Madrid, la cual representaba el germen de la renacida CNT madrileña<sup>73</sup>. El Grupo de Educación Sindical Ferroviario de Madrid contaba en sus comienzos con unos doscientos afiliados, y estaba presidido por José Martínez Pastor, siendo su secretario Pedro Falomir, mientras que Natividad Adalia figuraba como vocal de la junta directiva. Los tres citados ocuparán más tarde puestos destacados en la futura Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Cuatro meses después de su constitución, el 2 de octubre, se reunía en asamblea general, para debatir y aprobar el proyecto de reglamento del Sindicato [Único] Ferroviario, “adherido a la CNT y que radicará en el mismo domicilio”<sup>74</sup>, y cuya legalización encontrará algunos inconvenientes. La primera oportunidad que los ferroviarios madrileños afiliados a la CNT tienen de vindicarse se produce como resultado de las reivindicaciones de los trabajadores de la MZA. El 10 de noviembre, obreros de esta compañía, empleados en la estación de Atocha, se manifestarán frente al ministerio de Fomento hasta lograr que una comisión fuese recibida por el ministro. Las peticiones se limitaban a pedir “un aumento de jornal, ante la carestía de vida y la pequeñez del sueldo que perciben”<sup>75</sup>.

La situación política que se vive bajo el Gobierno del general Berenguer, no sólo provocó la suspensión temporal de la organización ferroviaria anarquista, sino que interrumpirá también la legalización de otras muchas asociaciones en fase de tramitación. Estas actuaciones, junto con la fallida insurrección republicana de Jaca, ocurrida en diciembre de 1930, darán lugar a una serie de medidas coercitivas por parte del Gobierno que afectarán a las ya muy menguadas libertades públicas. Tras la caída del gobierno Berenguer, en febrero de 1931, el nuevo Ejecutivo que pasa a dirigir el almirante Juan Bautista Aznar dará muy pronto pasos significativos hacia la legalización de sindicatos y organizaciones políticas<sup>76</sup>. El 16 de marzo la *Gaceta de Madrid* publicaba el decreto de convocatoria de elecciones a los ayuntamientos. Una semana después, el 23 de marzo, quedaban restablecidas las garantías constitucionales y, por tanto, se reponían las libertades de reunión y asociación, mientras que se suprimía la censura, lo que situaba al país en unas circunstancias bien distintas en las fechas que precedieron a las elecciones municipales, y que darán fin a la etapa de interinidad que precede a la proclamación de la Segunda República. A medida que dejaban de surtir efecto las medidas políticas y policiales que se venían utilizando frente al anarquismo, las autoridades serán más sensibles a las solicitudes de legalización de sociedades obreras dependientes de la CNT, central que aún carecía de reconocimiento legal. Una semana después del establecimiento del nuevo régimen, el 21 de abril, se producía la legalización del llamado Sindicato Ferroviario de Madrid<sup>77</sup>.

<sup>72</sup> AGA. Alcalá de Henares. Gobernación. Caja 36-3.113. Dirección General de Seguridad, Libro de Registro Asociaciones de Madrid, n.º 10. N.º de registro 5.132, folio 3.581: “Grupo de Educación Sindical Ferroviario”.

<sup>73</sup> La sede de la Federación Local de Sindicatos Únicos de Madrid se hallaba en la calle San Marcos, 3, donde también figuraban establecidas otras organizaciones anarquistas madrileñas, como el Ateneo de Divulgación Social. Esta entidad, surgida a comienzos de 1923, dará cobertura legal a la CNT en Madrid durante la Dictadura de Primo de Rivera, en la etapa en que esta central y los sindicatos vinculados a ella resultaron prohibidos.

<sup>74</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 12 de octubre de 1930, p. 4: “Asamblea del Grupo Sindical Ferroviario [de Madrid]”.

<sup>75</sup> *La Voz* (Madrid), 10 de noviembre de 1930, p. 9: “Esta mañana, en Fomento, los ferroviarios han pedido que les aumenten los sueldos porque no pueden vivir con ellos”.

<sup>76</sup> El Gobierno del almirante Aznar dirigirá el país entre el 18 de febrero y el 13 de abril de 1931, fecha en que dimitirá tras conocerse los resultados de las elecciones municipales del domingo 12 de abril, con la victoria de los partidos republicanos, que dará lugar, entre otras medidas a la abdicación del rey Alfonso XIII y a la formación de un Gobierno provisional que abrirá paso a la Segunda República.

<sup>77</sup> *La Libertad* (Madrid), 21 de abril de 1931: “Movimiento Obrero. Sindicato Ferroviario”.



La actividad de los responsables de este sindicato va a ser permanente desde su constitución. El 30 de abril, se convocaba una asamblea de ferroviarios en demanda de la readmisión de los seleccionados por las huelgas, formándose una comisión que coordinará las reclamaciones<sup>78</sup>.

A comienzos de mayo se daba a conocer también la formación de un comité de relaciones, dentro del Sindicato Ferroviario de Madrid, que desempeñará funciones de organización, encargándose de recoger las adhesiones para formar una organización ferroviaria de carácter estatal<sup>79</sup>. La celebración del congreso extraordinario de la CNT, previsto para el mes de junio en Madrid, será también la ocasión elegida para la convocatoria de una asamblea donde se reunirán los representantes de las organizaciones ferroviarias vinculadas a aquella, para proponer su unificación en un sindicato de industria<sup>80</sup>. Los días 10 al 16 de junio de 1931 las organizaciones ferroviarias dependientes de la CNT, recientemente constituidas, asistirán en Madrid a la Conferencia Nacional de Sindicatos Únicos de Ferroviarios, en paralelo con la celebración del congreso extraordinario de la CNT, que tuvo lugar en el Teatro del Conservatorio en las mismas fechas, al que acudían también muchos de los responsables de las secciones ferroviarias, en su doble condición de delegados de agrupaciones anarquistas<sup>81</sup>. A la convocatoria asistirán los representantes de dieciséis de las organizaciones constituidas: Barcelona, Gerona, Lérida, Tarragona, Villanueva y Geltrú, Mora la Nueva, Reus, Villafranca del Penedés; Madrid, Málaga, Córdoba, Sevilla, Oviedo, Gijón, Alicante y Puertollano, contando también con observadores del Sindicato de Andaluces, que representa a nueve mil afiliados<sup>82</sup>. En la asamblea se decide también el traslado de sus órganos directivos a Madrid, justificando la medida “por ser en este punto donde las principales empresas tienen su dirección [...] y radicar igualmente la dirección general de Ferrocarriles, organismo al que hay que recurrir muchas veces”. La elección supone establecer un reparto de funciones entre Barcelona y Madrid, las dos principales secciones ferroviarias del nuevo sindicato<sup>83</sup>. Igualmente, se modificará el nombre del sindicato, adoptando el de Federación Nacional de la Industria Ferroviaria [FNIF]<sup>84</sup>, al tiempo que se aprobaban sus estatutos<sup>85</sup>.

En julio era elegido el Comité nacional de relaciones, al frente del cual figuraba Natividad Adalia, miembro de la organización madrileña, completándose así el organigrama de la flamante FNIF<sup>86</sup>. Acto seguido, comenzarán los trabajos de propaganda por toda España, al tiempo que se formaban nuevas subsecciones en las distintas líneas y regiones. En noviembre de 1932, la memoria correspondiente al primer congreso de la FNIF, informaba de que esta organización contaba con setenta y ocho subsecciones y 28.326 afiliados<sup>87</sup>.

<sup>78</sup> *La Libertad* (Madrid), 5 de mayo de 1931, p. 6: “Los ferroviarios seleccionados de 1917”. La medida seguía el patrón iniciado en otras secciones, y singularmente, en Barcelona, la primera en iniciar la campaña.

<sup>79</sup> *Solidaridad Obrera* (Madrid), 1 de mayo de 1931, p. 2: “A las organizaciones ferroviarias afectas a la CNT”.

<sup>80</sup> *Solidaridad Obrera* (Madrid), 16 de mayo de 1931, p. 3: “Organización nacional ferroviaria”.

<sup>81</sup> En relación con los asuntos abordados en este congreso, ver CNT, *Memoria del congreso extraordinario celebrado en Madrid, los días 11 al 16 de junio de 1931*.

<sup>82</sup> *Primer congreso de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria*. Memoria que el Comité nacional presenta al estudio de las subsecciones. Madrid. 4, 5 y 6 de diciembre de 1932, p. 3. La cifra no incluye al Sindicato de Andaluces y Sur de España, cuyos afiliados se estimaban en unos ocho mil, según la misma fuente.

<sup>83</sup> *Solidaridad Obrera* (Madrid), 11 de junio de 1931, p. 7: “Congreso de los ferroviarios afectos a la CNT”.

<sup>84</sup> Instituto Internacional de Historia Social [IISG]. Ámsterdam. *Estatutos de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria* (Gráfica Aurora. Madrid), sin fecha de edición, aunque probablemente se publicasen en agosto de 1931, y quizá corresponda al texto aprobado en la Conferencia Nacional.

<sup>85</sup> AGA. Alcalá de Henares (Madrid). Gobernación. Caja 36-3.114. Comisaría General de Seguridad, Libro de registro de asociaciones de Madrid. Tomo 11. Folio 3.776. N.º de registro 5.522: “Federación Nacional de la Industria Ferroviaria”. Tras su aprobación, los estatutos se presentaron el 5 de julio para su validación legal. Esta tuvo lugar el 16 de agosto de 1931.

<sup>86</sup> AHGCB. Gobernación. Expediente n.º 15.035. “Copia del acta de la reunión celebrada en Barcelona el 22 de julio de 1931”. La convocatoria estaba prevista para la constitución del Comité de relaciones regional de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria.

<sup>87</sup> *Primer congreso, memoria ...*, p. 4.

Una vez establecida la FNIF, y según aumenta su presencia con relación al SNF, la rivalidad irá en aumento. Pese a ello, en septiembre de 1931, y como resultado del primer pleno nacional, el Comité nacional de la FNIF propondrá a la dirección del SNF una actuación común para reclamar al Gobierno republicano-socialista el cumplimiento de sus promesas en relación con las reclamaciones planteadas por los trabajadores ferroviarios<sup>88</sup>. De no producirse una respuesta satisfactoria la acción culminaría con una declaración de huelga a nivel nacional. La propuesta de la FNIF sería rechazada por la organización socialista. Por su parte, el sindicato anarquista declarará el 10 de enero de 1932, como Día de Agitación del Ferroviario, celebrando numerosas convocatorias –más de noventa mítines y reuniones en todo el país–, en una demostración de fuerza dirigida contra las manifestaciones del ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, que consideraba a la clase ferroviaria bien retribuida, y cuyo trabajo y responsabilidades laborales no eran tan importantes como para exigir nuevas subidas salariales. Esa declaración sería agriamente criticada, obligando al SNF a una posición más activa en sus reivindicaciones frente al Gobierno, para que no le reprochasen su debilidad.

La oposición del Gobierno y las empresas a atender las mejoras solicitadas por los trabajadores a través de sus sindicatos principales, el SNF y la FNIF, moverá a esta última a proponer la celebración de un congreso nacional donde estén representadas todas las organizaciones ferroviarias de clase. Una nueva circular de 19 de enero precisaba los objetivos de la reunión<sup>89</sup>, a la cual descartará asistir el SNF. Los días 8 al 10 de febrero de 1932 la FNIF celebrará en Madrid un pleno de las secciones constituidas, que se dio a conocer también como Conferencia Nacional de Madrid<sup>90</sup>. Allí se aprobarán las bases que constituyen la primera relación de peticiones que dirige esta organización a las empresas y al Gobierno<sup>91</sup>. La propuesta iba unida a una advertencia, en caso de no atender las empresas las reclamaciones planteadas<sup>92</sup>. El 20 de febrero remitirá una carta a las compañías transmitiéndoles la tabla de reivindicaciones aprobada, que coincidían con las peticiones del SNF. Las compañías se limitarán a acusar recibo, manteniendo una postura común de ambigüedad ante ellas y expresando su disposición a estudiarlas. La posición que sostienen las más importantes (Norte y MZA) evidenciaba una actitud coordinada, expresada a través de respuestas idénticas.

Ante la ausencia de respuestas precisas de las compañías, y dada la falta de apoyo por parte del SNF a las reivindicaciones planteadas, la FNIF optará por retrasar la convocatoria de huelga, organizando actos de propaganda por todo el país, para difundir su propuesta, “a fin de preparar a los ferroviarios para el movimiento huelguístico si las mejoras no se conseguían”<sup>93</sup>. Los actos comenzarán en abril de 1932 y se simultanearán con la campaña desarrollada por el SNF, por motivos similares.

En septiembre de 1931 se producía la integración del antiguo Sindicato de Andaluces en la FNIF, con un notable incremento de fuerzas para el joven sindicato. Fuera de esta de aportación, entre septiembre de 1931 y octubre de 1932 su crecimiento sigue siendo relevante. Con ocasión del primero de sus congresos, sus responsables declaraban una representación de 28.326 afiliados (un 15%, aproximadamente, del personal empleado en el ferrocarril, y algo más de la mitad de la cifra de afiliados al SNF). La mayor afiliación de la FNIF estaba en Cataluña y Andalucía, feudos tradicionales de la CNT, situándose a gran distancia la región centro, que incluía Madrid y

<sup>88</sup> *La Tierra* (Madrid), 14 de septiembre de 1931, p. 4: “El pleno de delegados de la FNIF”.

<sup>89</sup> *La Tierra* (Madrid), 26 de enero de 1932, p. 2: “El Comité nacional de la FNIF a todos los ferroviarios”.

<sup>90</sup> La evolución de los debates puede seguirse a través de las crónicas recogidas sobre el pleno en *La Tierra*, 10-12 de febrero, y en *Cultura Ferroviaria* (Madrid), 4 (1 de marzo de 1932), pp. 1-3: “El pleno nacional de la Federación”.

<sup>91</sup> *Primer congreso, Memoria...*, pp. 7-9.

<sup>92</sup> *La Tierra* (Madrid), 11 de febrero de 1932, p. 4: “El pleno nacional de la Federación de la Industria Ferroviaria”. La carta será remitida el 20 de febrero.

<sup>93</sup> *Cultura Ferroviaria* (Madrid), 7 (1 de julio de 1932), p. 4: “A poco jornal, poco trabajo”. El artículo estaba firmado por el Comité nacional de la FNIF.

Valladolid, importantes establecimientos ferroviarios. Levante era la cuarta región destacada, con Valencia como principal centro ferroviario. Si bien se mantiene la pugna con el SNF, se confirma también una mayoría anarquista entre los ferroviarios afiliados en Cataluña y Andalucía, frente al predominio socialista en el resto de las regiones.

El primer congreso de la FNIF tendrá lugar en Madrid los días 4 a 6 de diciembre de 1932. Se fijó como objetivo preferente la protesta contra la política salarial impuesta por el Gobierno a los ferroviarios y la propuesta de declarar de huelga general en el sector, caso de no obtener respuesta favorable<sup>94</sup>. Otros temas tratados fueron la reforma del reglamento, las tácticas a seguir en las relaciones con el Gobierno y las empresas y la propaganda a realizar. Entre los acuerdos aprobados figura la aprobación de un documento dirigido al Gobierno y las empresas. Si no daban respuesta a la demanda, la FNIF propondría la huelga general en el sector<sup>95</sup>. La previsión de la FNIF de convocarla para el 5 de enero de 1933, va a servir para que la propia CNT se plantee realizar un nuevo movimiento insurreccional<sup>96</sup>. Finalmente, la huelga ferroviaria prevista no prosperó. La decisión de no ejecutarla fue debido al escaso apoyo de los trabajadores<sup>97</sup>.

En julio de 1933 tendrá lugar un congreso extraordinario de la FNIF<sup>98</sup>. Los responsables, al convocarlo, buscan responder a dos cuestiones prioritarias. Por un lado, enderezar el rumbo del sindicato ferroviario, dada la imposibilidad de obtener resultados positivos con la política de enfrentamiento permanente con el SNF, el Gobierno y las compañías, que había primado desde la creación de la FNIF en 1931. El otro asunto que lo motivó fue explicar la anulación del acuerdo de ir a la huelga en enero de 1933, un cambio de postura originado no sólo debido a la presión gubernamental, sino por la falta de apoyo entre las secciones. También se debatió la “unidad circunstancial” entre la FNIF y el SNF, opción rechazada por los socialistas en varias ocasiones.

Las tensiones políticas surgidas en el gobierno de coalición de republicanos y socialistas por los hechos ocurridos en Casas Viejas, en enero de 1933 y el abandono de los ministros socialistas del ejecutivo, precipitarán los acontecimientos y llevarán a una convocatoria anticipada de elecciones, donde socialistas y republicanos de izquierda van a presentarse por separado, mientras que las fuerzas conservadoras se coaligan. Esos factores, junto con la abstención que promueve la CNT, serán decisivos para la victoria de la coalición dirigida por Lerroux y Gil Robles (Partido Radical y la CEDA), en las elecciones de noviembre de 1933, en perjuicio de los sectores políticos y sociales que patrocinaron y apoyaron las reformas durante el primer bienio, entre 1931 y 1933<sup>99</sup>.

Existía un fundado temor entre los dos principales sindicatos ferroviarios, por los efectos que podía tener sobre la situación de los trabajadores una revisión de la política ferroviaria por parte de la coalición conservadora<sup>100</sup>. Por ello, la FNIF iniciará un leve acercamiento al SNF, urgiendo de nuevo

<sup>94</sup> Un resumen de sus actuaciones, en *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 2-9 de diciembre de 1932, y en *Cultura Ferroviaria* (Madrid), 11 y 12 (diciembre 1932).

<sup>95</sup> *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 581 (9 de diciembre de 1932), pp. 1-2: “Los ferroviarios y el Gobierno, frente a frente”.

<sup>96</sup> Fundación Anselmo Lorenzo. Madrid. Caja 93 C: “Actas del pleno de regionales [de la CNT] celebrado en Madrid los días 1, 2, y 3 de diciembre de 1932”, p. 1.

<sup>97</sup> Fundación Anselmo Lorenzo (Madrid). Fondo Ámsterdam. Rollo 90 C: “CNT. Extracto de las actas del pleno de regionales celebrado en Madrid durante los días 30 de enero de 1933 y siguientes”.

<sup>98</sup> La información sobre esta convocatoria procede del órgano oficial, *Cultura Ferroviaria* (Madrid), 15 (21 de agosto de 1933), pp. 1-3: “Segundo congreso extraordinario de la FNIF”. Se celebró los días 20 a 22 de julio de 1933.

<sup>99</sup> Un buen resumen sobre el periodo considerado en Casanova (2007), pp. 99-127.

<sup>100</sup> La política de los gobiernos conservadores durante el llamado Bienio Negro (1933-1935) se orientará principalmente a paralizar o desmantelar la acción reformista desplegada por la coalición republicano-socialista en el periodo 1931-1933. Para un acercamiento al periodo 1933-1936, ver Townson (2002) y Casanova (2007).

a una “unión circunstancial [...] para obtener de las empresas ferroviarias y del Gobierno las mejoras que hasta el presente no [se] le han concedido al personal”, y cuya respuesta será negativa<sup>101</sup>.

La implicación de la FNIF en el movimiento de octubre de 1934 no parece relevante fuera de Asturias, si bien faltan datos para evaluar su participación. Aunque también sufrió la represión, no parece afectada en el mismo grado que el SNF, muy debilitado por las sanciones y despidos de las empresas, que años antes tuvieron que aceptar la readmisión de los sancionados y que ahora volverán a imponer sus condiciones.

La victoria del Frente Popular representará un cambio decisivo al retornar el poder a la coalición electoral de izquierdas, que reanudará la política de reformas interrumpida en 1933. En relación con la situación de los ferroviarios, una de las primeras medidas aprobadas fue atender a los afectados por los sucesos de octubre de 1934<sup>102</sup>.

A comienzos de marzo tenía lugar en el teatro Pavón de Madrid el II congreso ordinario de la FNIF. Asisten los representantes de cuarenta y ocho secciones del sindicato en nombre de 18.105 asociados. En los debates se dará prioridad a la situación de los seleccionados y a informar de las gestiones con el Gobierno para atender las reclamaciones. Otro tema de interés es la unidad de acción entre el SNF y la FNIF<sup>103</sup>.

Dada la coincidencia en el contenido de las reclamaciones propuestas por la FNIF, la Comisión ejecutiva del SNF propondrá una tramitación en común entre ambas organizaciones<sup>104</sup>. El 4 de junio de 1936, el SNF, de acuerdo con la FNIF, planteaba por escrito al Gobierno las reivindicaciones pendientes (nacionalización de los ferrocarriles, mejoras para el personal, incorporación de los seleccionados), que, junto a otras peticiones, recogían el espíritu y el contenido de las reclamaciones básicas planteadas durante la etapa 1931-1933, expresando el programa reivindicativo común consensuado por los dos sindicatos, peticiones que serían también remitidas a las compañías<sup>105</sup>.

La petición conjunta del SNF y la FNIF, apoyando la unidad de acción, tantas veces reclamada por sus asociados y otras tantas ignorada por sus dirigentes, simbolizaba el nuevo clima sindical, que no podía hacer olvidar el pasado reciente, donde actuaron divididos, lo que fue aprovechado por las empresas ferroviarias para imponer una política laboral que anulase las conquistas sociales obtenidas entre 1931-1933. El varapalo sufrido por los ambos sindicatos tras el fracaso de la insurrección de octubre de 1934 y la acción represiva que sigue a aquella, fueron un duro revés para ambas organizaciones, que sufrieron una importante pérdida de afiliados y la desarticulación de una gran parte de la red sindical establecida, compensado, tras la victoria del Frente Popular, con una importante afluencia de trabajadores, favorecida por el cambio político y el acceso al poder de un Gobierno que representaba los intereses de la clase obrera.

<sup>101</sup> AGC. Salamanca. PS Barcelona. Caja 1.257. SNF. Comisión ejecutiva: “A los vocales del Comité nacional. Orden del día y memoria para la reunión de los días 16 y 17 de junio de 1934”, p. 10, y, “Reunión del Comité nacional de 29 y 30 de julio de 1934”.

<sup>102</sup> *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 470 (25 de febrero de 1936), p. 2: “Decreto-ley de Amnistía”.

<sup>103</sup> CNT-AIT, *Segundo congreso de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Memoria que el Comité nacional presenta al estudio de las subsecciones*. Madrid, 5-7 de marzo de 1936, y *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 7-10 de marzo de 1936, donde se recoge un resumen de los asuntos tratados en el congreso. En realidad, se trataba del III congreso de la FNIF, dado que el segundo se había celebrado en 1933.

<sup>104</sup> *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”.

<sup>105</sup> *Congreso de Sevilla...* (1936), pp. 211-214. Incluye el texto completo de la petición conjunta firmada por las ejecutivas de ambos sindicatos.

## Conclusiones

La formación del sindicalismo ferroviario anarquista tuvo lugar en España a partir de año 1917, cuando se produce un importante retraimiento de la afiliación socialista, hasta entonces mayoritaria, por efecto de la decepción causada por los resultados de la huelga de agosto de ese año. La aparición de organizaciones ferroviarias anarquistas nace de la mano de los sindicatos únicos del transporte, creados en Cataluña durante el congreso de Sans, convocado por la CRTC en junio de 1918, como un alternativa al sindicalismo socialista. Las reivindicaciones de los ferroviarios sancionados a causa de la huelga de 1917 es el primer paso dado por la organización anarquista que precede a la constitución de los sindicatos únicos del transporte donde se integran los ferroviarios que optan por afiliarse a la CNT, al tiempo que luchan por la rehabilitación de quienes fueron despedidos por las compañías del sector, dentro de una campaña de propaganda a favor de los obreros represaliados por motivos sociales o políticos, que avala la central anarquista frente al retraimiento sostenido por la UGT y el PSOE en relación a los mismos asuntos.

El interés de la CNT por los ferroviarios no es algo coyuntural sino que su lucha por la readmisión de los obreros despedidos sirve para destacar entre los trabajadores el papel de las organizaciones de clase, ofreciendo la posibilidad de optar por otra central sindical. La debilidad del sindicato ferroviario socialista y su parálisis provocará que parte de su militancia opte por integrarse en la CNT desde 1918. Este proceso se advierte especialmente en Cataluña, donde esta central constituye desde noviembre de 1918 los sindicatos únicos. Desde esta región el modelo se trasladará a las restantes hasta 1924, cuando el gobierno de Primo de Rivera prohíba la CNT y cierre sus locales, mientras la UGT resulta tolerada, favoreciendo su recuperación. El restablecimiento de la central anarquista se producirá en 1931, durante la Segunda República, con la formación de un sindicato de industria, la FNIF, que sucede a los sindicatos únicos del transporte y que se superpone al sindicato socialista del ramo, el SNF, con el que mantiene una áspera competencia, una actitud que se mantiene hasta noviembre de 1933, cuando el cambio político operado en España endurece las condiciones laborales de los trabajadores, situación que favorece una aproximación entre las dos centrales mayoritarias y los sindicatos que las integran, como es el caso del SNF y la FNIF, circunstancia que se mantendrá hasta la Guerra Civil.

## Bibliografía.

BAR, Antonio (1981), *La CNT en los años rojos*. Akal. Madrid.

BARRIO ALONSO, Ángeles (1996), *El sueño de la democracia industrial*. Universidad de Cantabria. Santander.

CASANOVA, Julián (2007), *República y Guerra Civil*. Crítica & Marcial Pons. Barcelona.

Confederación Regional del Trabajo de Cataluña. *Memoria del Congreso celebrado en Barcelona del 28 de junio al 1 de julio de 1918*. Imprenta Germinal. Barcelona, 1918.

ELORZA, Antonio (ed.), “El Congreso Confederal de la Comedia. Actas del II congreso de la CNT. Madrid. 10-18 de diciembre de 1919”. *Revista del Trabajo* (Madrid), 49-50 (1975), 205-506.

[FNIF] *Primer Congreso de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Memoria que el Comité nacional presenta al estudio de las subsecciones. Madrid. 4-6 de diciembre de 1932*. [IISG. Ámsterdam. Signatura 190-179.].

[FNIF] *Segundo Congreso de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Memoria que el Comité nacional presenta a las subsecciones. Madrid 5-7 de marzo de 1936.* Gráficas Nacional. Madrid. 1936. [AGC. Salamanca. Biblioteca].

MONJO, Anna (2003), *Militants. Democracia i participació a la CNT als anys trenta.* Laertes. Barcelona.

PALOMARES IBÁÑEZ, Jesús M.<sup>a</sup> (1981), *Valladolid 1900-1931* (H.<sup>a</sup> de Valladolid. Vol. VII). Ateneo de Valladolid.

PLAZA PLAZA, Antonio (2004), *El asociacionismo ferroviario en España, 1870-1917.* Tesis doctoral inédita. Departamento de Historia Contemporánea. UAM. Madrid.

Sindicato Nacional Ferroviario, *Memoria que presenta el Comité nacional de este organismo al examen y discusión del congreso ordinario que ha de celebrarse en Sevilla durante los días 7 a 13 de septiembre de 1936.* Gráfica Socialista. Madrid. 1936.

TOWSON, Nigel (2002), *La República que no pudo ser. La política de centro en España (1931-1936).* Taurus. Madrid.