

# LA TRAVESÍA DEL DESIERTO DEL SINDICALISMO FERROVIARIO. DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE FERROVIARIOS ESPAÑOLES A LA FEDERACIÓN NACIONAL DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA (1918-1936)<sup>1</sup>

Antonio Plaza Plaza

## Introducción

La Primera Guerra Mundial representó un grave quebranto para los países implicados en el conflicto bélico, a causa de las graves pérdidas humanas 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 perjudicó 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, al generar una mayor demanda hacia la producción española, lo que conllevará un incremento destacado de las exportaciones de los productos básicos. La imposibilidad de abastecer la demanda externa y el consumo interior con una producción que crece lentamente producirá, en el mismo periodo, un incremento del coste de la vida que no podrá ser compensado con subidas salariales a partir de los años finales del conflicto, cuando la demanda exterior decaiga. 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, mostrándose contrarios a las asociaciones obreras de carácter reivindicativo, y tratando de derivar los conflictos laborales a problemas de orden público, o bien, ejerciendo presiones directas o indirectas contra el personal asociado. 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 fin de establecer una colaboración entre ambas para luchar en pos de objetivos sociales o sindicales comunes. A pesar de los esfuerzos que ambas organizaciones despliegan para movilizar a los trabajadores, y a medida que la demanda externa decae, éstos se retraen de participar en mítines y en convocatorias. La mayoría de los trabajadores eluden, en estos momentos, las luchas y los movimientos

---

<sup>1</sup> La presente comunicación es un resumen del estudio *El sindicalismo ferroviario en España entre la crisis de 1917 y la Guerra Civil (1918-1936)*. Inédito. El trabajo citado complementa una investigación precedente realizada por el autor para el periodo anterior a 1918, *El asociacionismo ferroviario en España (1870-1917)*, tesis doctoral presentada en la Facultad de Filosofía y Letras de la UAM, en septiembre de 2004, y que obtuvo la calificación de premio extraordinario del curso 2003-2004.

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, en 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 la ilegalización de la CNT.

En la presente comunicación se trata de dar a conocer, en primer lugar, las consecuencias que supuso 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 los veinte, 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.

### **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 pactará 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 (FNFE), participante en el movimiento, al ser requerida para paralizar los servicios básicos durante la huelga. La decisión de la compañía 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, de igual forma que tanto la UGT como el PSOE examinan también, por su parte, los sucesos de agosto, 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 hasta varios meses después en algunas provincias, desde la organización ferroviaria comenzarán las gestiones de sus responsables para valorar la nueva situación y afrontar las responsabilidades. 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, aunque no se adopten decisiones importantes en relación a los hechos, al tiempo que se retrasa su examen en profundidad al próximo congreso de la organización ferroviaria<sup>2</sup>. El hecho de que se demore en varias ocasiones el debate sobre la situación de aquella, posponiéndolo a los congresos de la UGT y del PSOE, induce a pensar que desde el partido y la central sindical se pretende subordinar la acción de la FNFE a los intereses de aquéllas.

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. En 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 reales 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.

---

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

- 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, contribuirá 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 los protagonistas implicados, y donde parecen imperar 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 éste “gestione cerca del presidente de Norte la admisión de los huelguistas que han quedado despedidos”<sup>3</sup>. Las diversas 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 y tribunales competentes, la ilegalidad de las medidas sancionadoras ejecutadas por las compañías, al tiempo que se usa, también, para presionar a la empresa 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, 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

---

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

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– ante situaciones tan graves como las acontecidas en el ámbito ferroviario, pese a contar con una de las organizaciones más poderosas y 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 dura más de un año, lo que parece indicar su inadecuación para responder a situaciones excepcionales, para las cuales no parece estar preparada, en esos momentos, ni a nivel orgánico ni táctico, por la práctica sindical acumulada.

La escasa respuesta ofrecida y su demora ante la realidad laboral del momento, implican 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 (ej.: 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 afiliados ante la decepción sufrida tras la tibia reacción de la FNFE y de la UGT frente a los despidos.

Una cuarta fórmula para luchar por la readmisión de los ferroviarios será la acción política. Ésta viene determinada por la intervención de una fuerza política, en este caso, el PSOE, que va a obtener un importante rédito de su fallida participación en los sucesos de agosto de 1917. El resultado se aprecia a través de una prima electoral, consiguiendo un importante respaldo de votos populares, que se traducirá en la elección

como diputados, en febrero de 1918, de los miembros del Comité de Huelga que formaban parte de la candidatura republicano-socialista al Congreso de los Diputados (Julián Bestéiro, Francisco Largo Caballero, Daniel Anguiano y Andrés Saborit). La necesidad de contar con una importante representación parlamentaria se hace sentir para el partido obrero como una acción prioritaria, como un medio para luchar por la democratización del régimen político vigente, uno de los objetivos defendidos por el movimiento de agosto. La lucha electoral sería una forma más de defender los intereses de los trabajadores, dado el fracaso sufrido por la acción política emprendida meses atrás. El triunfo electoral serviría también, en parte, para hacer olvidar el mal trago de la derrota sindical sufrida por los ferroviarios. Por otra parte, se trataría 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 permitía apoyar la causa de los ferroviarios sancionados, considerando que uno de los diputados elegidos era Daniel Anguiano, presidente de la FNFE, no se puede olvidar, al mismo tiempo, de la existencia paralela de un poderoso “lobby”, formado por exministros y altos cargos de la política y economía, que, desde el Congreso y el Senado, y desde 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. La reestructuración de la FNFE, aunque planteada como una medida prioritaria por sus responsables, resultará difícil de ejecutar por varios factores: la resistencia de la burocracia sindical a los cambios, el descenso del número de afiliados, y por la situación en que se encuentra el personal represaliado. Frente a la idea inicial se 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. Además de abordar cambios estructurales para una mayor eficacia en su labor, 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.

### **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, servirá 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, demandando 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 organización regional de Cataluña, de esta central. Pese a las críticas expresadas, se propone a la UGT una colaboración entre ambas organizaciones para apoyar la causa de los detenidos y de los despedidos, y hacer frente a la posición de empresas y 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<sup>4</sup>. 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 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. La elección de Pablo Ullod, destacado líder ferroviario catalán, perteneciente a la sección Barcelona-Norte, que dependía de la organización ferroviaria socialista, para el puesto de la secretario de la organización cenetista en Cataluña, durante el citado congreso, revela una voluntad manifiesta de los responsables de la CNT por prestar atención al sector laboral mencionado, que hasta entonces se había mantenido bajo el control casi exclusivo de la UGT. 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, aprovechando la doble circunstancia de la debilidad en que ha quedado la FNFE y por 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 opciones<sup>5</sup>.

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 militancia<sup>6</sup>. 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,

<sup>4</sup> Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona [AHGCB]. Expediente 8127. Federación Nacional de Ferroviarios Españoles. Sección Barcelona-Norte. "Informe sobre la asamblea del 13 de abril de 1918".

<sup>5</sup> *El Socialista* (Madrid), 24 de julio de 1919, p. 1: "Campaña ferroviaria". La FNFE no iniciará campaña alguna de movilización y propaganda a 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.

<sup>6</sup> *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.

su actividad resultará prohibida, como en otras muchas organizaciones y sociedades. A lo largo de los meses posteriores, y superada la situación indicada, se crearán sindicatos de transporte similares –con mayoría de personal ferroviario– en Valencia, Vizcaya, Málaga, Sevilla y Madrid, entre otros lugares. 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 el 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, en una actitud de hostigamiento donde 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.

### **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 un una importante contracción de la demanda. Ese mismo fenómeno obligará a las compañías ferroviarias a afrontar una situación difícil que venía determinada, en primer lugar, 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 rodado. 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 consumidores, y 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. Esta circunstancia determinará que las posturas defendidas por éstos resulten divergentes entre quienes la apoyan –sectores próximos a la Asociación de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España, la organización mutualista que respaldan las compañías– y quienes son contrarios a la misma –FNFE–. La oposición a la subida de tarifas implicará también el que la organización ferroviaria socialista quede en posición minoritaria frente a los partidarios de respaldarla.

En el periodo señalado, de 1918 a 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 contribuyen a debilitarla.

Una vez superado el cambio de dirección, a partir de agosto de 1919 los nuevos responsables optarán por priorizar el trabajo organizativo para reforzar la Federación, 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 ese periodo, además de oponerse, infructuosamente, al incremento de las tarifas le llevará a convocar una huelga en enero de 1920, que podría interpretarse como una respuesta desesperada ante el incumplimiento empresarial en las relaciones laborales pactadas. La acción carecerá de efectos al ser desconvocada, dada la falta de apoyos y la disposición de los afiliados a secundarla. En esos momentos siguen sin cumplirse dos de las demandas vigentes desde 1916: la mediación gubernamental en la negociación entre sindicatos y empresas, y el cumplimiento, por parte de las compañías, del derecho legal reconocido a la negociación entre éstas y los sindicatos.

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 y la constitución de los comités paritarios, una cuestión que suscita numerosas dudas por el marcado carácter proempresarial. En este congreso también se abordará la reforma de la FNFE. Frente al modelo vigente, basado en los sindicatos por compañías, se defiende la 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 estatutos<sup>7</sup>.

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, cuya labor era discutida por considerar que eran favorables a los planteamientos de las empresas. 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

---

<sup>7</sup> Aunque no se ha localizado ningún documento sobre el tema, parece posible que los acuerdos que condujeron a la transformación de la FNFE en SNIF, fueron aprobados durante la reunión semestral del Comité nacional de la organización, en enero de 1921. La reestructuración orgánica quedará plasmada en una nueva reglamentación. Véase, los *Estatutos del Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria*. Imprenta de José Olmos. Valencia. 1923. Debo el conocimiento de este ejemplar al profesor Feliciano Páez-Camino Arias.

limitar su puesta en marcha en algunos servicios, forzando a los trabajadores a seguir realizando jornadas muy superiores a las estipuladas por ley, y demorando el pago de las horas extraordinarias. Una propuesta que resultará rechazada es la que sometía a votación el ingreso del SNIF en la Kominform (Internacional Sindical Roja), lo que indica la presencia en la organización ferroviaria socialista de sectores próximos al PCE. 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, 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<sup>8</sup>.

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, aduciendo también la escasez de recursos para atender algunas de las reivindicaciones reconocidas, mientras advierte la uniformidad de las respuestas, que parece indicar una estrategia común de las empresas frente a las posiciones del SNIF. Los intentos de esta organización 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 y pasividad que resulta de difícil aceptación para los trabajadores, lo que dificultará la incorporación de nuevos afiliados.

La instauración de las zonas se producirá entre 1921 y 1922. En este periodo, en el que la organización ferroviaria sufre una extrema debilidad, los asociados mantienen un bajo nivel de cumplimiento, situándose el pago de sus cotizaciones en torno al 50%, lo que implica graves problemas de tesorería en muchas de las secciones, circunstancia que determinará una vida lánguida y un estancamiento, que se traduce en una baja actividad sindical, lo que les hace casi inoperantes en un momento en que las empresas hacen sentir sus demandas al Estado. 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 logra 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 se debatirá la readmisión de los ferroviarios, tema recurrente de todos los congresos desde 1919. Otro tema de atención será la decisión de promover un acercamiento a otras organizaciones presentes en el ámbito del transporte. El Congreso reelegirá a Trifón Gómez para la secretaria general, un puesto que venía desempeñando desde cinco años atrás, en una clara intención continuista, sin que se vislumbren cambios significativos.

---

<sup>8</sup> *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 226 (25 de mayo de 1923), p. 2: “Memoria del VI Congreso de la organización ferroviaria”.

Finalizado el congreso, a comienzos de agosto se reunirá la llamada Conferencia Nacional Ferroviaria, un pleno de sindicatos 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. La integración se propone bajo dos condiciones: la aceptación por parte de los organismos representados de la modalidad que obtenga mayor apoyo en votos, y la ejecución de una campaña en pro de la adhesión de cuantas organizaciones lo soliciten que reconozcan la lucha de clases. Un mes después de celebrada la Conferencia, en septiembre la comisión ejecutiva consultaba a las secciones sobre algunos aspectos de la fusión, al tiempo que se reafirmaban en las peticiones al gobierno y las empresas que venían defendiéndose desde años atrás<sup>9</sup>. 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”<sup>10</sup>. A finales de junio se reúnen en Málaga las representaciones de los dos sindicatos principales, acordando celebrar un congreso de unificación con representaciones de las secciones de uno y otro. 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 vinculen<sup>11</sup>, 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.

### **La recuperación del sindicalismo ferroviario entre 1924 y 1936**

Desde mediados de los años veinte, el interés de los sindicatos ferroviarios que permanecen activos 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”<sup>12</sup>. La eficacia de tales organismos era limitada por la lentitud en la resolución de asuntos planteados y por la postura dilatoria de las empresas, que apelaban aquellas sentencias contrarias a sus intereses. El cambio de régimen político en 1923 supondrá un importante retroceso en la política social reformista que se había ido consolidando en

<sup>9</sup> *La Libertad* (Madrid), 11 de octubre de 1923, p. 6: “Movimiento obrero. Los ferroviarios”.

<sup>10</sup> Archivo 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.

<sup>11</sup> *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.

<sup>12</sup> MONTERO AROCA, Juan, *Los tribunales de trabajo (1908-1938). Jurisdicciones especiales y movimiento obrero*. Universidad de Valencia. 1976.

los años precedentes, además de representar un importante recorte de las libertades públicas. Bajo la Dictadura de Primo de Rivera las autoridades tratarán de reconducir las relaciones laborales a través de los comités paritarios, de constitución obligatoria en las distintas industrias y posiciones, integrados por una representación similar de empresarios y de trabajadores. Frente a una postura inicial de rechazo a estos procedimientos de mediación, posteriormente la dirección del SNF recomendará la participación en las elecciones para representantes, a fin de contar con delegados afines para defender los intereses de los ferroviarios frente a las compañías, impidiendo 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 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”.

En este periodo el SNF, que sigue dirigido por Trifón Gómez, realiza también una campaña entre los ferroviarios para elaborar una lista de reivindicaciones comunes a todo el personal, asociado y no asociado, unas demandas que surgen como resultado del debate y las discusiones que tienen lugar en las reuniones sindicales programadas, donde las conclusiones tienen una representatividad superior, dada la baja afiliación en estos años. En diciembre de 1924, una vez completados los requisitos de la consulta, se trasladan al gobierno y a la dirección de las compañías esas reclamaciones comunes, avaladas por una representación mayoritaria de la profesión: admisión de los agentes despedidos por motivos políticos o sociales; la implantación de la jornada de ocho horas –según la legislación aprobada hasta 1921-; la liquidación de las horas extraordinarias trabajadas por encima del horario legal; el derecho a la jubilación para los mayores de 65 años; la constitución de comisiones mixtas para valorar los ingresos de nuevos trabajadores –durante noventa días–, el abono del total del salario en caso de enfermedad, la creación de un escalafón único; el aumento de los salarios de acuerdo con una escala negociada, etc.

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, va a quedar frustrada, 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 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, y con la que intentan anular la actividad anarquista, al tiempo que impedir 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 las 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 ella, que precederá al congreso de Zaragoza, se dará a conocer en septiembre de 1926, a la que seguirán las correspondientes a los sucesivos congresos hasta 1936.

El 6 de noviembre se celebraba el congreso de Zaragoza. Su celebración da paso también a nueva forma de entender la organización, al trasladar los congresos a diferentes zonas, al objeto de realzar el papel de aquéllas, al tiempo que las potencia y las da a conocer. Su celebración también significará el fin del ciclo descendente de la afiliación, que se mantenía desde 1917, al ascender éstos 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, si bien, no hay que perder de vista que ese crecimiento se hace en una coyuntura sindical extremadamente favorable, ante 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 decidirá 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 de la novena zona, con centro en Barcelona, y con base en Cataluña, 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 elegida para el congreso ferroviario de noviembre de 1928, 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, como 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 la publicación de *La Unión Ferroviaria*, el órgano oficial del sindicato. También se aprueban propuestas como la que demanda una transformación de la industria ferroviaria, asunto ya tratado en el congreso de Zaragoza, la consideración del servicio público del ferrocarril, solicitando que sea el estado quien se haga cargo de su gestión, para garantizar las inversiones y atender las necesidades de la economía nacional. Otros temas estudiados se refieren a la elaboración de un convenio colectivo de trabajo, a la formación de un montepío de carácter nacional, y 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, la salida de algunos grupos de orientación anarquista o comunista, que ven viable reaparecer bajo sus siglas, etc, una tendencia que cambiará en 1930, con un crecimiento muy superior. 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 clandestina<sup>13</sup>. 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 transporte<sup>14</sup>. Los primeros movimientos a favor de su reaparición tuvieron lugar en abril de 1930 en Barcelona, aunque no consigue fructificar hasta diciembre. A partir de 1931 se crean nuevas secciones en distintas líneas, optándose, finalmente, por descartar la propuesta de restablecer el sindicato único, apoyando la constitución de un sindicato de industria. El 7 de abril se legalizaba la sección de Barcelona, unas semanas después la de Madrid. En junio, coincidiendo con la celebración del congreso de la CNT, en Madrid, tenía lugar 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 aquella, orientado a 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 sitúa 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 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, por su parte, ha superado los 300.000, y donde el SNF representa la tercera fuerza en importancia después de los campesinos y la construcción. En el

<sup>13</sup> Archivo de la Guerra Civil. Salamanca. PS Madrid. 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.

<sup>14</sup> Trilles, D., "Nuestra posición sindical". *La Señal* (Barcelona), 19 (31 de mayo de 1930), p. 1. El manifiesto para reconstrucción del sindicato único del transporte se publicó en el número anterior, no conservado. Se conserva una colección casi completa del periódico en el Archivo Histórico Municipal de Barcelona (AHMB).

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 por la acción combinada de las compañías y los gobiernos de la monarquía. Como en otros sectores, 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. Una situación que obligará a sus dirigentes a convocar, en diciembre de 1931, un congreso extraordinario, “para acordar la conducta a seguir”, en relación a las subidas de salarios solicitadas.

El descontento que afecta al personal ferroviario afiliado al SNF no solo 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 servicios<sup>15</sup>.

En cuanto a la FNIF, y después de un comienzo zigzagueante, va a reemprender su actividad con una decisión significativa, instalando sus 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, produciéndose tensiones en las secciones y en los órganos de dirección, así como por su implicación en algunos movimientos de insurrección (ej: el levantamiento de Figols), lo que acarreará la suspensión parcial de su actividad en el periodo 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. La derrota electoral de la coalición republicano-socialista en las elecciones de noviembre de 1933 y 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”, que recibirá una respuesta negativa. En el periodo 1931-1932 su crecimiento no parece demasiado elevado, si se excluye la integración del

<sup>15</sup> *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 374 (23 de febrero de 1932), p. 1: “Desacato e impunidad”.

Sindicato de Andaluces. 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.

### **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 de 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. La propuesta radical que representa Largo Caballero, partidario de una acción armada contra el gobierno, 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, si bien algunos de sus responsables se muestran 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 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 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, al tiempo que se trata de proporcionar ayudas económicas a los afectados por los despidos. En las conversaciones de sus dirigentes con las autoridades se intenta evitar que éstas procedan a la reorganización del Regimiento de Ferrocarriles, con la posible reincorporación del personal militar a las empresas, tras lograr su salida en 1932. Otra de las tareas emprendidas será 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. La falta de medios económicos, debido a la caída de la militancia, supondrá un grave recorte de sus posibilidades de acción sindical, en una organización que ha perdido más del 60 % de sus asociados tras el fracaso del movimiento insurreccional. El derrumbe sufrido en estas circunstancias no es solamente 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 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 políticas<sup>16</sup>.

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, recogía 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 empresas<sup>17</sup>. 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 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.

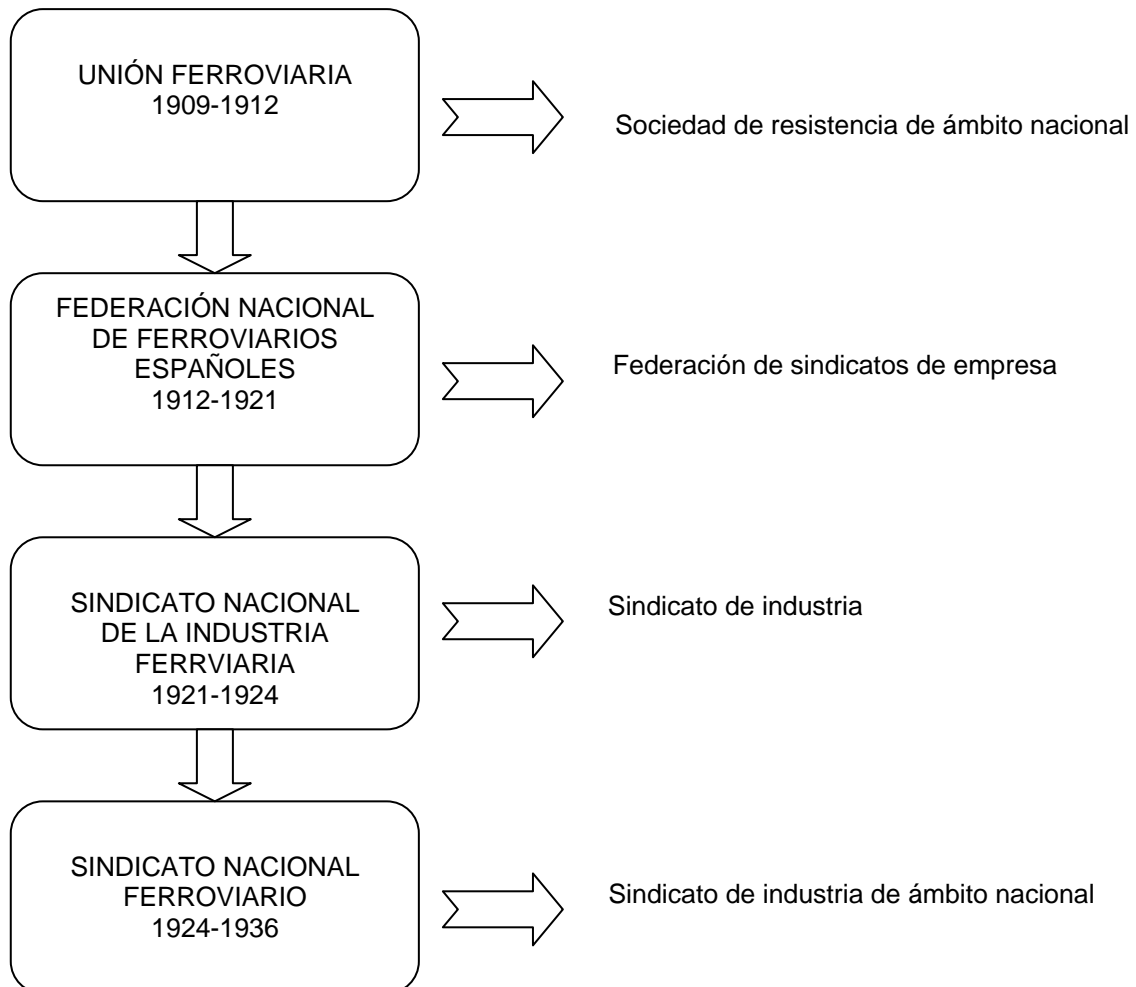
Abreviaturas.-

AGA. Archivo General de la Administración  
AGC. Archivo de la Guerra civil Salamanca  
FNFE. Federación Nacional de Ferroviarios Españoles (UGT)  
FNIF. Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (CNT)  
SNIF. Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (UGT)  
SNF. Sindicato Nacional Ferroviario (UGT)

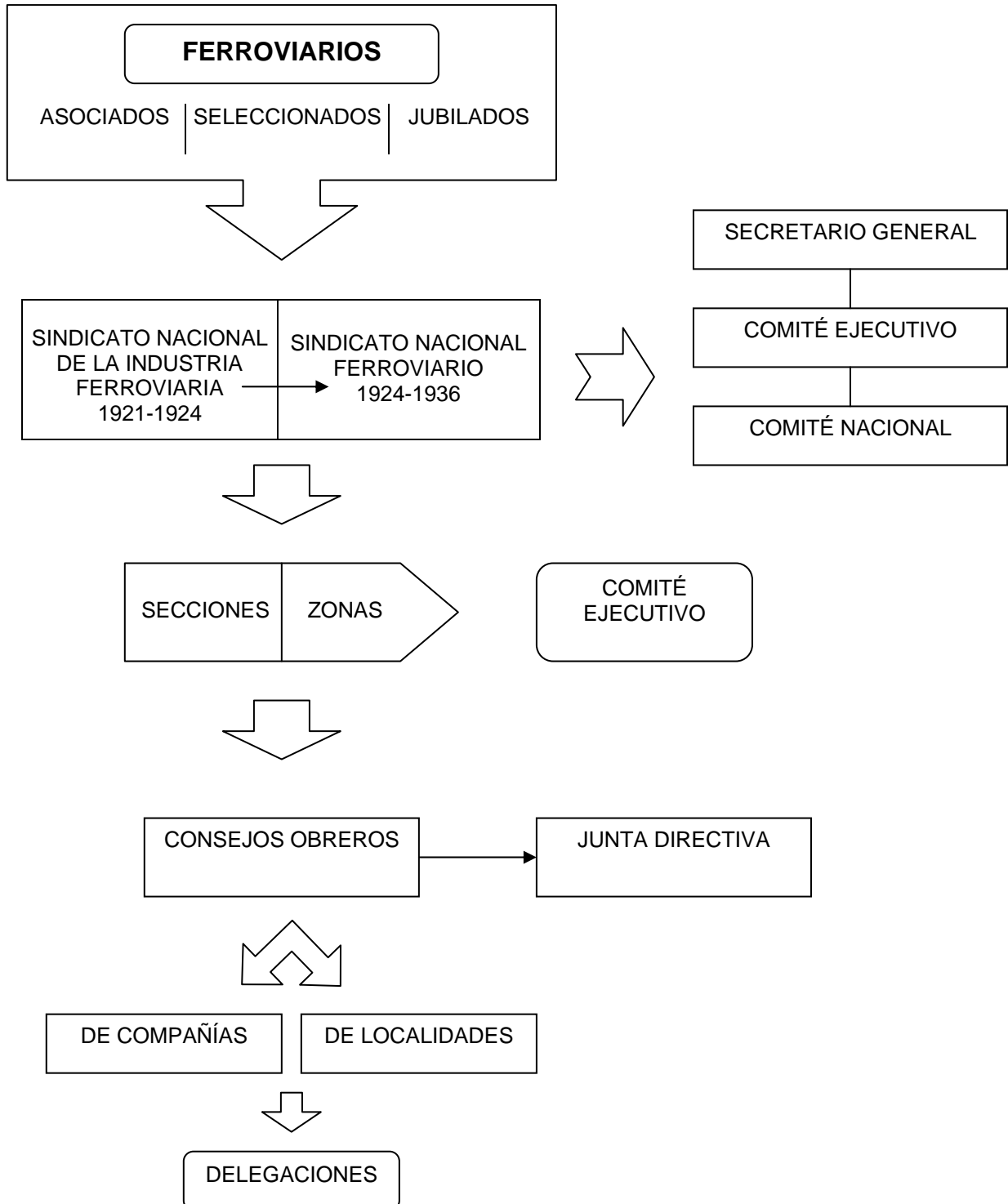
<sup>16</sup> *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 470 (25 de febrero de 1936), p. 2: “Decreto-ley de Amnistía”.

<sup>17</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”.

## EVOLUCIÓN DEL SINDICALISMO FERROVIARIO SOCIALISTA ENTRE 1909 Y 1936



## ORGANIZACIÓN DEL SINDICATO FERROVIARIO SOCIALISTA ENTRE 1921 Y 1936



## Bibliografía

- BIZCARRONDO, Marta, *Historia de UGT. Volumen 3: Entre la democracia y la revolución, 1931-1936*. Siglo XXI. Madrid. 2008.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ángeles, “Unos difíciles comienzos. El obrerismo organizado desde la Restauración a la Dictadura de Primo de Rivera”, en ALVÁREZ REY, L., y LEMUS LÓPEZ, E., (ed), *Sindicatos y trabajadores en Sevilla*. Universidad de Sevilla. 2000.
- MARTÍN RAMOS, José Luis, *Historia de UGT. Volumen 2: Entre la revolución y el reformismo, 1914-1931*. Siglo XXI. Madrid. 2007.
- MONTERO AROCA, Juan, *Los Tribunales de Trabajo (1908-1938). Jurisdicciones especiales y movimiento obrero*. Universidad de Valencia. 1976.
- PLAZA PLAZA, Antonio, *El asociacionismo ferroviario en España, 1870-1917*. De las primeras asociaciones a la Federación Nacional de Ferrocarriles Españoles. Tesis doctoral. UAM. 2004.
- PLAZA PLAZA, Antonio, “El sindicalismo ferroviario en España, 1870-1936”, caps. II, III, y IV, pp. 17-214, en MUÑOZ RUBIO, Miguel (ed.), *Sindicalismo y movimiento obrero en el ferrocarril español*. Madrid. 2007. Inédito.
- Primer congreso de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Memoria que el Comité nacional presenta al estudio de las subsecciones*. Gráfica Aurora. Madrid. 1932.
- Sindicato Nacional Ferroviario, *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. 1928.
- *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. 1931.
  - *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. 1933.
  - *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. 1936.
  - *Actas del Congreso Nacional Ferroviario. Celebrado en Salamanca del 2 al 10 de mayo de 1931*. Mecnografiado.
  - *Actas del Congreso Nacional Ferroviario. Celebrado en Madrid del 20 al 26 de julio de 1933*. Mecnografiado.
- Cultura Ferroviaria* (Madrid), 1931-1934.
- El Socialista* (Madrid), 1917-1936.
- La Tierra* (Madrid), 1931-1935.
- La Unión Ferroviaria* (Madrid), 1917-1936.
- Solidaridad Obrera* (Barcelona), 1917-1936.