

LA CONFLICTIVIDAD LABORAL EN LAS ANTIGUAS COMPAÑÍAS DE FF.CC. DE ESPAÑA

Emerenciana-Paz Juez Gonzalo

Los límites en extensión propios de una comunicación, y la amplitud de la materia a desarrollar, me han obligado a una gran concisión; no obstante lo cual, creo haber conseguido poder presentar una panorámica general de los conflictos laborales en las antiguas compañías de ferrocarriles de España bastante completa, destacando los puntos y connotaciones más significativas de las huelgas más importantes.

Como es sabido, la explotación de este medio de transporte en la España peninsular, comienza con la inauguración, el 28 de octubre de 1848, del ferrocarril Barcelona-Mataró (28,459 Kms.), al que sigue, el 9 de febrero de 1852, el de Madrid-Aranjuez (48,664 Kms.). Aparecen, pues, los ferroviarios en España a mediados del siglo XIX. Son al principio un puñado de trabajadores, que va creciendo a medida que aumenta la red de ferrocarriles, hasta alcanzar un número muy alto (al constituirse la Renfe, con la red de vías de ancho normal español, el número de trabajadores, en números redondos, contando fijos y eventuales, era de cien mil).

CONFLICTOS EN LOS PRIMEROS 40 AÑOS DE EXPLOTACIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

Muy pronto, a finales de 1859, se da un conflicto en los talleres de la Compañía M.Z.A. Ante el despido por ésta de varios obreros, por no ser necesarios, los compañeros se negaron a trabajar, por solidaridad con los despedidos. La respuesta de la empresa fue el cierre provisional de los talleres.

A principios de 1868, la situación de tensión en estos talleres, donde según la compañía existía un espíritu de insubordinación que no se lograba dominar a pesar de las medidas tomadas, llevó a la compañía a solicitar del Gobernador Civil el establecimiento en estos talleres de un puesto de guardias civiles que permanecieran en aquellas dependencias durante las horas de trabajo; petición que fue atendida¹.

Otro conflicto en estos mismos talleres fue promovido por 20 mancebos de fragua, en 1872.

En ese mismo año, en junio, hicieron también huelga los obreros del ferrocarril de Alar a Santander². Y en agosto la protesta fue protagonizada por operarios del ferrocarril de Málaga.

Pero fue el personal de conducción el que en los últimos meses de este año y primeros del siguiente llevó a cabo un buen número de huelgas: En septiembre fueron los maquinistas y fogoneros del ferrocarril de Valencia; en noviembre los de Reus, y los de Zaragoza (105 huelguistas) y los de los distintos depósitos de M.Z.A. En diciembre los de la compañía del Norte, y los de Almansa a Valencia y Tarragona. También hubo conflicto de este personal en Navarra y en las Provincias Vascongadas. La protesta del personal de conducción llegó, al menos, hasta junio del 73, pues la Gaceta de los Caminos de Hierro del 22 de este mes da cuenta de la suspensión del servicio de trenes en la línea de Barcelona a Tarragona por huelga de maquinistas y fogoneros.

La huelga de que tenemos mayor información es la de la compañía M.Z.A.: En la misma fecha y en términos idénticos, un gran número de maquinistas, fogoneros y aspirantes, dirigen al Director, desde los respectivos depósitos, una exposición. En sesión del 11 de noviembre, el Consejo de Administración, "penosamente extrañado", declara no poder acceder a las pretensiones promovidas. Pero dos semanas más tarde el Consejo celebra una reunión cuyo único tema a tratar es el conflicto planteado por los agentes de conducción, que han dejado de prestar servicio y que han manifestado el deseo de ser oídos por los Administradores. Dos de estos y el Director se entrevistan con los huelguistas y el Consejo aprueba una serie de medidas, tendentes a mejorar las condiciones

de trabajo y de carácter económico, como el establecimiento de cuadros de servicio que permitan mayor descanso del personal; que los jefes de depósito puedan conceder un día de permiso al mes, si el servicio lo permite; mejoras en los cuartos de descanso; aumento de los gastos de viaje, de seis a ocho reales, de los fogoneros; aumento del sueldo fijo de maquinistas y fogoneros, con la contrapartida de rebaja de las primas³.

Sabemos que en 1873 plantearon también conflicto trabajadores del ferrocarril de León, y personal de talleres de Sevilla.

Todos estos conflictos se producen fuera de la legalidad, pues el derecho de huelga junto con el "lock-out" no fue reconocido hasta la ley de 27 de abril de 1909, si bien estaba admitido implícitamente desde 1901, toda vez que una Real Orden determinaba que los obreros de ferrocarriles deberían avisar toda huelga que hicieren con una anticipación de 15 días.

No tenemos noticia de otras huelgas ferroviarias en esta década y en la siguiente; lo cual puede estar explicado, en parte, por la prohibición de las organizaciones obreras hasta 1881; pero es posible que se dieran conflictos que no conocemos, sobre todo a partir de esta fecha.

LA CONFLICTIVIDAD FERROVIARIA EN LA ÚLTIMA DÉCADA DEL SIGLO XIX Y PRIMERA DEL XX

En el panorama nacional, la última década del XIX y la primera del XX fueron de gran conflictividad obrera. Así, en marzo de 1890 estalla en una fábrica de Manresa una huelga que se extiende a otras poblaciones catalanas, y de la que se llega a dar la cifra de 53.000 huelguistas. Una huelga en Bilbao en mayo de ese año, por despido de cinco obreros de la mina La Orconera, dio lugar a que el Gobernador Civil resignara sus poderes en la Autoridad Militar. En 1892 se da una huelga general; y a finales de siglo aumenta la conflictividad, que sigue creciendo en el nuevo siglo; de modo que en 1901 se dan huelgas generales en Gijón, Sevilla y La Coruña; y en Barcelona el 17 de mayo se suspenden las garantías constitucionales. Y también en Barcelona, en febrero de 1902, huelga que se extiende a otras poblaciones y da lugar a que se declare el estado de guerra y se clausuren los centros obreros. En 1906 dos huelgas importantes en zonas minero-metalúrgicas, "La Huelgona" de Asturias, y la de Bilbao, que dio lugar al despido de 700 huelguistas. Y 1909 es el año de la "Semana Trágica".

Volviendo a los ferroviarios nos encontramos con que la celebración del 1º de mayo por primera vez en España en 1890, en la compañía M.Z.A. sólo dio lugar a incidentes de poca importancia. En la tarde de ese día se paralizó el trabajo en los talleres, con motivo de la manifestación que tuvo lugar⁴.

En Norte los obreros del taller de ajuste y montaje de los talleres principales de la compañía, en Valladolid, el 27 de mayo de 1892 iniciaron un paro, con motivo de que habían sido rebajados sus salarios por reducción de jornada; conflicto que se extiende a los otros talleres de Valladolid, a los que esta compañía tiene en San Andrés, Barcelona, y al depósito de esta ciudad; si bien no se unió el personal de conducción, como temía la empresa. Ésta no accedió a las pretensiones de los obreros, y el día 8 de junio terminó la huelga en Valladolid y cuatro días más tarde en Barcelona, donde acabó mezclándose con la huelga general⁵.

El 3 de noviembre de 1893 se declararon en huelga la mayor parte de los factores-telegrafistas de la estación de Madrid de la compañía M.Z.A., a los que se unieron los de otras estaciones importantes como Córdoba, Alicante, Cartagena, Sevilla y Badajoz. Este personal se había dirigido a la compañía a finales de octubre pidiendo mejoras como formación del escalafón, aumento de personal en la proporción que exigía el creciente aumento de servicio, 15 días de permiso anual para todos los empleados, supresión de descuento por falta al trabajo motivada por enfermedad... Dadas las características del servicio de estos empleados, el conflicto podría paralizar

el tráfico. La compañía recurrió a empleados de otros servicios y a buen número de despedidos por la misma, para cubrir los puestos abandonados por los huelguistas. Intervino el Gobierno, que amenazó con incautarse del servicio, y el día 6 comenzó la incorporación al trabajo de los huelguistas y el día 7 era general la reincorporación⁶. La compañía dijo que la mayor parte de los huelguistas había vuelto a ocupar sus puestos, pero según "El Monitor de Comercio", a finales de noviembre quedaban treinta y tantos factores fuera de sus destinos, a pesar de la solemne promesa del Ministro de Fomento.

Con motivo de una huelga en 1901, en la compañía de Madrid a Cáceres y Portugal, ante la imposibilidad manifiesta de la misma de poder satisfacer las peticiones de su personal, se llegó al acuerdo de que la compañía repartiría anualmente entre sus agentes, el 5 % de los aumentos brutos de la explotación en relación con los de 1900; acuerdo que fue cumpliendo a lo largo de los años, con no pequeña dificultad.

El Sindicato General de los Ferrocarriles de España, constituido formalmente el 8 de junio de 1896, por la transformación de la unión General de Empleados y Obreros de los FF.CC. de España, formada, a su vez en 1894 por la unión de cuatro sociedades de obreros ferroviarios, se dirigió, el 25 de junio, a las compañías adjuntando el programa de sus reivindicaciones, para que indicasen las concesiones que estaban dispuestas a hacer. Celebraron luego, con otras cinco sociedades de resistencia ferroviaria, un congreso, en la clausura del cual, el 17 de julio, a la vista de las contestaciones no satisfactorias dadas por las compañías a través del ministerio de Obras Públicas, acordaron ir a la huelga general ferroviaria, previo aviso al Gobierno, tan luego el 75 % del personal estuviera dispuesto a secundarla. Pero no se dio esta adhesión y no se hizo la huelga⁷.

Por solidaridad con los obreros de la mina "La Reunión", propiedad de la compañía M.Z.A., que se encontraban en huelga por un gravísimo accidente, con balance de 62 muertos, ocurrido el 28 de abril de 1904, parte de los operarios de los talleres de esta compañía en Madrid, el 17 de mayo abandonaron el trabajo poco después de haberlo iniciado y ocuparon la vía en distintos puntos para tratar de impedir la circulación de los trenes; lo que no lograron por haberlo impedido fuerzas de la Guardia Civil. El día 23 había vuelto al trabajo la mayor parte de estos obreros. Parece se unieron también al paro operarios de los talleres de Sevilla, ya que el Consejo aprobó una gratificación de 422,50 ptas. a favor de los 78 obreros de estos talleres, que no abandonaron su puesto de trabajo⁸.

Sabemos que en 1905 se produjeron, al menos, las siguientes huelgas: en marzo, obreros del ferrocarril Castejón-Olaveaga y del ferrocarril San Martín-Gijón. En mayo, una brigada de M.Z.A., en Barcelona. Y desde el 13 de agosto al 2 de septiembre, pidiendo la readmisión de un compañero despedido, la casi totalidad de los cargadores del Ferrocarril de Triano (180 de los 185 existentes); con el resultado de sustitución por la compañía de 110 huelguistas por nuevo personal⁹.

En la compañía del Sur, obreros de Gergal (Almería) hicieron paro el 7 de julio de 1907. El 20 de agosto de 1908 se declararon en huelga los maquinistas y fogoneros; personal que volvió a hacer huelga desde el 17 de septiembre hasta el 2 de octubre de ese mismo año. Pedían las mismas condiciones de sueldos y jornales que tenía el personal de las otras compañías de España. Constituido un tribunal arbitral, fueron aceptadas las peticiones de los huelguistas.

EL AÑO 1912 UN HITO IMPORTANTE EN LA CONFLICTIVIDAD LABORAL FERROVIARIA

Las compañías de Madrid a Cáceres y Portugal y de Andaluces, contaban con sendos montepíos, desde 1 de enero de 1905 la primera, y desde 1 de julio de 1904 la segunda; montepíos a los que debían pertenecer obligatoriamente los empleados. Parece que el personal, en general, no estaba conforme con estos montepíos, por estimar que las pensiones que quedan no les compensaban los descuentos sufridos.

En una asamblea de la “Unión Ferroviaria”, –sindicato nacido en el seno de la Casa del Pueblo y cuyo reglamento fue aprobado por la Autoridad con fecha 1 de julio de 1909¹⁰–, celebrada en Madrid el 4 de febrero de 1911, acordaron pedir al Ministro de Fomento y a las respectivas compañías, la supresión de estos montepíos y la devolución de las cantidades descontadas.

La compañía de Madrid a Cáceres y Portugal, con intervención del Jefe de Gobierno, declaró voluntaria la pertenencia al montepío y accedió a devolver a los que quisieran retirarse, las cantidades descontadas, incrementadas con los intereses del 4 %. Un Real Decreto derogó el montepío y quedó solucionado el conflicto, sin que se llegase a la temida huelga.

No ocurrió lo mismo en la compañía de Andaluces: El 1 de agosto de 1911 la compañía despidió a un maquinista y a un factor, según el sindicato porque estos agentes pertenecían a la Unión Ferroviaria y habían pedido cuentas sobre el montepío. Estos despidos dieron lugar a una fuerte reacción y se celebró un mitin en el que se nombró una comisión, formada por concejales, abogados, periodistas y dos empleados de la compañía del Sur (no se nombró a ninguno de Andaluces por temor a represalias), para solicitar la reposición de los despedidos y la disolución del montepío. Se trasladó a Málaga el Director General de Obras Públicas, para tratar de conseguir el acuerdo entre los trabajadores y la compañía, pero no lo logró; y en un nuevo mitin, el 22 de noviembre, los obreros aprobaron ir a la huelga el día 7 de diciembre. Volvió a Madrid el Director General de Obras Públicas, acompañado de una comisión de ferroviarios, que expuso al Ministro de Fomento las razones que les llevaban a la huelga; y puesto el Ministro en contacto con el Director de la compañía, ésta accedió a que pudieran dejar el montepío los trabajadores que no quisieran pertenecer a él, a los cuales les serían devueltas las cantidades descontadas. Quedó de esta manera atajada la huelga.

Pero luego se produjo una situación muy confusa: Muchos agentes piden salir del montepío, pero luego solicitan pertenecer a él. Parece que los miembros de la comisión que había estado en Madrid recorrieron las líneas recogiendo las renunciaciones de los que querían dejar el montepío, pero la compañía por su parte puso en funcionamiento a altos empleados de la misma, que, según el sindicato, amenazaban con el despido a los que dejaran el montepío, a la vez que ofrecían dos y hasta tres mensualidades del salario, a los que estuvieran necesitados de dinero, y muchos pedían el reintegro¹¹.

El 3 de abril de 1912, la Unión Ferroviaria presentó al Ministro de Fomento, una denuncia en regla contra el montepío: su reglamento contenía cláusulas contrarias a la ley, y pedían su disolución. Y una Real Orden dio a la compañía dos meses de plazo para la reforma del reglamento con intervención de una comisión de los obreros; punto que según estos no cumplía la compañía; por lo que en un mitin celebrado el 10 de mayo, acordaron ir a la huelga, previo anuncio oficial de la misma¹².

El 25 de mayo comenzó la huelga en Málaga, Puente Genil y Linares y el día siguiente se extendió por toda la red de Andaluces.

El día 27, en un mitin, acordaron nombrar árbitro para resolución del conflicto, al Gobernador Civil, bajo determinadas condiciones. Y el día 28 el Gobernador emitió su fallo, pero los obreros lo rechazaron, porque si bien reconocían la buena voluntad del Gobernador, no se fiaban de la empresa. Por fin, el día 31 fue admitida por las dos partes en conflicto la propuesta hecha por el Presidente de la Unión Ferroviaria, Vicente Barrio, que se había desplazado desde Madrid, y que entre otros puntos incluía que la compañía depositaría en la Caja de Ahorros, a nombre de los interesados, las cantidades a devolver. Ese mismo día terminó la huelga, y luego una Real Orden declaró disuelto y en disolución el montepío.

Mientras se desarrollaban los anteriores hechos, los obreros de la sección de Material Fijo de los talleres de la compañía del Norte en Valladolid (unos 160 en el taller y otros 200 destacados en la línea), venían solicitando aumento de los jornales en un 25 %, conforme disfrutaban los

compañeros de otras secciones; y en caso de que no se accediese a esta petición, se les concediera trabajo a destajo. Como no eran atendidos en su pretensión, el 27 de marzo, a las 11 de la mañana abandonaron el trabajo y se dirigieron a la oficina del Inspector Principal reiterando su solicitud. Este les dijo que no tenía atribuciones para conceder lo que pedían y les indicó la conveniencia de que nombrasen una comisión y redactaran un escrito solicitando de la Dirección las mejoras que deseaban. Luego los obreros recabaron el apoyo de los compañeros de las otras secciones, y por la tarde, estando presentes en el taller, continuaron el paro. Finalizada la jornada, una comisión se entrevistó con el Gobernador.

Al día siguiente continuaron el paro, al que se unieron obreros de otros talleres y servicios. En la noche de ese día, reunidos en el Gobierno Civil jefes de la compañía, de Valladolid y de Madrid, y una comisión de los obreros, les fue concedido a éstos el trabajo a destajo, pero no el aumento de jornales, que debía ser estudiado detenidamente¹³.

Pero fue en el segundo semestre de este año 1912 cuando se produjo la gran conmoción ferroviaria: La huelga de los catalanes de la compañía M.Z.A., a los que se unieron los de otras líneas, y el anuncio oficial de huelga general ferroviaria.

El sindicato Unión Ferroviaria, que, como hemos indicado anteriormente, se afianzó enseguida consiguiendo un grado de afiliación muy alto, celebró su I congreso nacional, en Madrid, entre los días 24 y 29 de junio de 1912. En este congreso, en el que, aparte de dar una nueva estructura y nombre a la organización, que pasó a denominarse "Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles"¹⁴, se aprobó una larga lista de peticiones a formular a las compañías; tales como aumento de sueldos y jornales en un 30 %; supresión de categorías en un mismo cargo y ascensos cada dos años; limitación de la jornada de trabajo; descanso decenal en los servicios que por su índole no pudiera darse semanal; 20 días de licencia con sueldo al año; en caso de enfermedad, sueldo íntegro los tres primeros meses, y medio sueldo otros tres meses; y en el caso de accidente, abono de sueldo entero hasta el total restablecimiento; para despido de un agente, instrucción de expediente por un tribunal del que formen parte tres agentes designados por el expedientado y que pertenezcan al sindicato; creación por las compañías, con capital propio, de cajas de pensiones; carnet para viajar por las líneas de todas las compañías; pago del impuesto de utilidades por las compañías; y así hasta un total de 26 peticiones.

Los ferroviarios sabían que las compañías se encontraban dentro del marco general de recuperación económica, y, por otra parte, se sentían fuertes con su nuevo sindicato, por medio del cual habían triunfado los compañeros de Andaluces; si bien reconocían en privado que no podían ser atendidas todas sus peticiones, cuyo coste económico era muy elevado.

Enviadas a las compañías, por el Comité Nacional de la Federación, por carta de 20 de julio, las peticiones aprobadas en el congreso, sin dar plazo para contestar, aquéllas, cuyos Consejos de Administración no se reunían por ser época de veraneo, comenzaron a estudiar, sin prisa, las peticiones.

Los ferroviarios, expectantes, esperan; pero los de la sección catalana del sindicato de M.Z.A., a cuyo frente se encuentra el revisor de billetes Pedro Ribalta - con ambiciones políticas, parece¹⁵ -, saltándose las normas del reglamento y los acuerdos tomados en el reciente congreso, el 29 de julio se dirigieron directamente a las otras secciones, censurando la actuación del comité nacional y en solicitud de apoyo para el caso de "exigir y no implorar" la inmediata contestación de las compañías.

El estado de inquietud de los ferroviarios trasciende a la calle y a finales de julio la prensa recoge rumores de huelga. El Gobierno pide información a las compañías sobre el alcance de las peticiones de su personal, y las compañías sostienen que les es imposible dar satisfacción a estas peticiones; criterio que comparte el Jefe de Gobierno.

Y el 6 de septiembre los catalanes de M.Z.A. celebran una asamblea en la que acuerdan enviar un escrito a la compañía, dándole un plazo de ocho días para contestar, y en caso de no recibir contestación o no ser ésta satisfactoria, declarar la huelga. En el escrito entregado el día 10 al Subdirector de la compañía en Barcelona, Sr. Cardenal, además de urgir la contestación sobre las peticiones aprobadas en el congreso de junio, incluían nuevas peticiones acordadas en la asamblea recién celebrada.

Tras estos hechos, se intensifican los contactos entre las autoridades y las compañías, y se hace llegar a conocimiento del público, por parte de unos y otros, los motivos de la huelga. El Comité Nacional reprochó a la sección catalana, como ya lo hiciera con motivo de la carta del 29 de julio, su proceder, y escribió a las otras secciones para que, si los catalanes se dirigían a ellas, les hicieran ver lo incorrecto de su proceder y la conveniencia de atender los consejos del Comité.

Por iniciativa del Ministro de Fomento, pero sin aparecer como tal, se desplazó a Madrid una comisión de la sección catalana; pero no dieron resultado positivo alguno las diversas entrevistas llevadas a cabo.

El Comité Nacional, perdidas casi totalmente las esperanzas de que no llegara a producirse la huelga, escribió nuevamente a las secciones para que, telegráficamente, se dirigieran a la catalana, pidiéndola dejaran por entonces la huelga, para realizarla en el momento oportuno, unitariamente, cuando conviniera a todos.

Y estando todavía en Madrid la comisión, el 16 de septiembre la sección de Barcelona presentó en el Gobierno Civil el oficio anunciando su propósito de hacer huelga a partir de las 0 horas del día 25, una vez transcurrido el plazo de ocho días marcado por la ley.

Todavía se hicieron diversas gestiones, en un intento de llegar a un arreglo; pero todo fue inútil y Ribalta dio la orden de comienzo de la huelga en la fecha prevista.

El inicio de la huelga por los catalanes de M.Z.A. tuvo la lógica repercusión en los ferroviarios de otras secciones, que el mismo día 25 celebran asambleas en distintos puntos y se muestran dispuestos a unirse a la huelga. En Madrid, la noche de ese día acudió a la Casa del Pueblo un elevado número de ferroviarios, que piden al Presidente del Comité Nacional convoque de inmediato una asamblea, para tomar postura de solidaridad con los huelguistas; ante lo cual, esa misma noche, los miembros del Comité visitaron al Ministro de Fomento, quien les dio garantías de que el Gobierno mantendría una escrupulosa neutralidad en el conflicto. Como no se calmaban los ánimos, el día 26 el Comité envió una circular a las secciones, para que teniendo en cuenta la promesa hecha por el Ministro, "jurada por su honor", se votase si se debía o no declarar huelga general por solidaridad con los compañeros catalanes; manifestando el Comité, por su parte, su postura contraria a la huelga. Realizadas las votaciones, el día 30 se dio por terminado el escrutinio, que dio el resultado de 65.409 votos a favor de la huelga y 1.418 en contra¹⁶. En consecuencia, ese mismo día el Comité presentó el oficio de anuncio de huelga general ferroviaria a partir del 8 de octubre.

La huelga iniciada por la sección catalana de M.Z.A. no solo se extendió por Cataluña, donde según "La Correspondencia de España" se calcula que el día 1 de octubre está en huelga el 80 % de los ferroviarios, sino que afectó a otros puntos, como Zaragoza y la compañía del Sur, donde se anuncia oficialmente la huelga.

Pero con el paso de los días los ánimos de los huelguistas van decayendo. Y el Jefe del Gobierno el día 3 anuncia que el día 14 se reunirá el Parlamento, para tratar con extensión el problema ferroviario y dar solución a las aspiraciones razonables de los ferroviarios. Con esta declaración, el día 5 los huelguistas celebran una asamblea, en la que acuerdan depositar su confianza en el Gobierno y volver al trabajo el lunes 7.

En cuanto a la anunciada huelga general, dada la promesa del Jefe de Gobierno y el fin de la huelga de los catalanes, y con mediación de un diputado (D. Julio Amado) fue desconvocada.

Presentados en el Congreso los anunciados proyectos de ley, produjeron el rechazo, tanto de los ferroviarios, a los que se trataba de quitar el derecho a la huelga, como de las compañías, y fueron combatidos por los distintos grupos parlamentarios. Los proyectos fueron retirados.

Vuelta la normalidad, las compañías se aprestaron a la concesión de mejoras al personal: Así, M.Z.A. aprobó aumentos salariales, especialmente en los sueldos y jornales más bajos; estableció para el personal fijo y permanente, cuyas funciones fueran peculiares de la explotación ferroviaria, entre otras mejoras, descanso quincenal con percepción de haberes; 15 días de licencia con sueldo al año; en caso de enfermedad, abono de sueldo o jornal durante 60 días, con posibilidad de aumento hasta 90 días; en el supuesto de accidente de trabajo, abono de sueldo o jornal durante 90 días y rebasado este plazo medio sueldo o jornal, conforme a lo legislado¹⁷; y aprobó nuevo reglamento de pensiones, con importantes mejoras¹⁸. La compañía del Norte aprobó también nuevo reglamento de pensiones, con la importantísima mejora de hacer extensiva la concesión de pensión al personal a jornal. Además, estableció nuevas escalas de sueldos y jornales; creó nuevas plazas en distintas categorías, para que el personal tuviera más descanso; suprimió el descuento que venía haciendo como retribución a la caja de previsión¹⁹; acordó la supresión y devolución de fianzas²⁰. Luego los agentes, cuando conocieron los aumentos salariales mostraron su disconformidad, diciendo que eran mínimos y arbitrarios.

Se dieron, claro está, por un lado, gratificaciones y ascensos a los agentes "fieles" a la compañía; y por otro lado, despidos, parece que no muchos, traslados, multas, ... represalias en definitiva. Pasados varios meses desde la terminación de la huelga, M.Z.A. despidió a Ribalta, pero la compañía se cuidó de informar al personal de que el motivo del despido no había sido la huelga sino sus continuos escritos en contra de la compañía, aparecidos en prensa, "bajo seudónimo bien conocido"²¹.

Otros conflictos de 1912 fueron protagonizados por el personal de la compañía del Sur: El primer movimiento debió producirse en el mes de febrero. En agosto realizaron otra huelga, y al declararse la de la sección catalana, también ellos se declararon en huelga, que comenzaron el 4 de octubre, cuando estaban ya en vía de arreglo la de los catalanes y la anunciada huelga general. Los del Sur no terminaron la suya hasta el día 14; y luego se reprodujo porque, según los trabajadores, la compañía había prometido no despedir a los huelguistas y ahora se negaba a readmitir a 100 de ellos.

En el ferrocarril de Manresa a Berga se dio también una situación de conflicto desde, al menos, la huelga de la sección catalana de M.Z.A., en que llegaron al paro total. En enero de 1913, con la mediación del Gobernador, se alcanzó el acuerdo, con la elevación de los sueldos en un 20 %, a cambio de la renuncia, por parte de los trabajadores, a la subvención que la compañía hacía al montepío. Enseguida se dio un nuevo planteamiento de huelga, por incumplimiento por parte de la compañía de lo pactado y suspensión de empleo y sueldo a cuatro trabajadores, pero con la intervención del Gobernador desistieron de ella. Ahora bien, en julio nos encontramos con que el personal de esta compañía está en huelga, situación en que se mantiene hasta el mes de octubre.

En este mismo año, en junio, hicieron huelga los del Ferrocarril de Zafra a Huelva, y en agosto obreros de los talleres de la compañía del Norte, en Valladolid, por reducción de salarios.

LA HUELGA DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE DE 1916; LA DE VALENCIA Y LA REVOLUCIONARIA DE 1917

Antes de que se produjera la huelga de la compañía del Norte, se dieron otros conflictos: En la compañía del Sur, protagonizado por maquinistas y fogoneros, por la existencia de vacantes en

plantilla y exceso de trabajo. Debió surgir en noviembre de 1915 y no se solucionó hasta febrero de 1916.

El personal de la compañía de Medina a Salamanca el 24 de abril de 1916 inició una huelga, que se dio por terminada el día 30. La compañía concedió 2 reales de aumento en los salarios, 12 días de permiso al año y otras mejoras.

El 27 de mayo de 1916, personal del Ferrocarril Central de Aragón pidió a la compañía se diese cumplimiento de la ley de Descanso Dominical. El lunes 29 la compañía despidió a un montador y los compañeros se declararon en huelga, situación que se prolongó hasta el 22 de junio. Con la intervención del Gobernador, la compañía accedió a readmitir al obrero despedido, una vez cumplidos tres meses de suspensión de empleo y sueldo.

Y llegamos a la huelga de los ferroviarios de la compañía del Norte, que eran los que disfrutaban de mejores condiciones dentro de esta clase de personal. En la segunda quincena de marzo de 1916, el sindicato de esta compañía de la Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles, que tenía su sede en Valladolid, reprodujeron las peticiones, al Gobierno y a la compañía, acordadas en un congreso celebrado el año anterior. Las peticiones a la compañía eran: aumento de 150 pts. en los sueldos que no excedieran de 2.500 pts. y de 50 cts. diarios en los jornales; publicación anual por la compañía de un boletín en el que figurase el número que por antigüedad correspondía a cada agente; que para la separación de éstos, se constituyera un tribunal del que formasen parte compañeros de la misma categoría que el expedientado; modificación del artículo 7º de la "Instrucción general para el servicio de trenes"²²; derecho del personal a ser asistido en sus enfermedades por médicos pertenecientes a la compañía, con obligación por parte de ésta de admitir los dictámenes de aquellos médicos; y carnet de libre circulación. Las peticiones al Gobierno fueron: se exigiera a la compañía el cumplimiento de la ley de Descanso Dominical; abolición de la ley de Militarización; que se exigiera a la compañía el establecimiento de botiquines debidamente dotados; y que se exigiera, asimismo, a la compañía reglamento autorizado por Real Orden, en el que se determinasen los deberes y derechos recíprocos de la empresa y su personal.

Ante la falta de contestación, el 6 de mayo el sindicato celebró un congreso, en el que se acordó añadir una nueva petición en favor de los meritorios y declarar la huelga general en la compañía del Norte, una vez preparada y anunciada oficialmente. Al día siguiente en un mitin celebrado en el Teatro Pradera, informaron al personal en general de los acuerdos tomados en el congreso del día anterior y de que se había recibido un telegrama de los compañeros de Barcelona apoyando la huelga. Leyeron también una circular de la compañía que acababan de recibir, de fecha 6 de mayo, por la que aquella anunciaba que, en virtud de acuerdo tomado en la Junta General de Accionistas celebrada el mismo día 6, en relación con el ejercicio de 1915, se abonaría una gratificación especial del 8,5 % de sus haberes, a los agentes que en 31 de diciembre de 1915 contaran con, al menos, un año de servicio, y no participasen de las primas que cada año aprobaba el Consejo. No obstante este anuncio, los congregados ratificaron los acuerdos del congreso.

Llamados por el Ministro de Fomento, se desplazaron a Madrid el presidente y el secretario del sindicato, y se consiguió de la compañía que la gratificación del 8,5 %, para los agentes con salario comprendido entre 1.500 y 400 pts.²³ se transformara a partir de 1 de enero de 1917 en el abono de un real diario (luego esta fecha se anticipó al 1 de julio de 1916). Alcanzado este acuerdo el día 12, se dio a conocer, telegráficamente, a todas las secciones. Ahora bien, el mismo día 12 los sindicatos habían presentado oficios anunciando la huelga para el día 20.

Aunque el acuerdo logrado fue, en general, bien recibido, no ocurrió así en la sección catalana, donde, incitados por los compañeros de M.Z.A. y de otras empresas no ferroviarias, como La Naval, en un mitin celebrado el día 12 por la noche, acordaron ir a la huelga, previo anuncio oficial. Ante esta situación, se desplazaron a Barcelona el presidente y el secretario del sindicato, y en una asamblea celebrada el día 17, a la que no se permitió la entrada de los de M.Z.A. ni de otros

elementos extraños, se dio un voto de confianza al comité del sindicato, para que acordase la huelga si el día 1° de julio la compañía no hacía efectiva la concesión ofrecida.

El 23 de junio la compañía publicó una circular anunciando que la gratificación del 8,5 % que en su momento pudiera concederse por el ejercicio de 1916, análogamente a la recientemente concedida por el de 1915 se cambiaba, para ciertos agentes, por el abono de una gratificación de un real diario a partir del 1° del próximo mes de julio. Esta circular causó un gran malestar entre los obreros, que habían entendido que el aumento de un real diario era como sueldo y no gratificación y que era independiente de la gratificación del 8,5 %. Ante este malestar, el Ministro dijo que los obreros estaban confundidos y que la compañía cumplía lo acordado. Pero los obreros presentaron, en los distintos Gobiernos Civiles, oficio anunciando huelga a partir de las cero horas del 12 de julio. Una buena parte de los obreros no estaba de acuerdo con la huelga y muchos grupos de éstos enviaron telegramas al Ministro de Fomento, expresando su adhesión al Gobierno en caso de que llegara a producirse la huelga. El Sindicato Católico Ferroviario y la Federación Mutualista Ferroviaria, hicieron manifiesta su oposición a la huelga. En cambio, los de la sección catalana de M.Z.A. de la Federación Nacional de los Ferroviarios, en una asamblea celebrada el día 6 de julio, acordaron tomar distintas medidas encaminadas a provocar la huelga general.

Las intensas conversaciones del Ministro con los obreros y con la compañía, los contactos entre las compañías... no dieron resultado positivo, y se da por inevitable la huelga, que se inicia en la fecha anunciada.

Se produce movimiento de tropas; se militariza a los ferroviarios y el día 13 el Rey firma un Decreto suspendiendo las garantías constitucionales; se cierran las Cortes y se declara el estado de guerra; se producen detenciones de destacados líderes sindicalistas...

Y el día 15 el Jefe del Gobierno recibe a una comisión de los comités de la U.G.T. y del Partido Socialista, y se insinúa el arbitraje. Luego esta comisión se reúne con representantes de la Federación Nacional de los Ferroviarios, y los representantes de los ferroviarios son recibidos el día siguiente por el Jefe de Gobierno. Resultado, una Real Orden del 17 de julio encarga al Instituto de Reformas Sociales un informe sobre las discrepancias que han dado lugar a la huelga.

El día 19 se entrevistan con el Jefe del Gobierno los representantes de los obreros y acuerdan volver al trabajo. La compañía anunció que los huelguistas que se presentasen al servicio antes de las 12 de la noche del 20, volverían a ocupar sus puestos; los que no lo hicieran serían considerados dimisionarios.

El Instituto de Reformas Sociales terminó su informe el 28 de julio. Las conclusiones a que llega el Instituto se acercan más a la postura de la compañía. Acerca de los aumentos salariales pedidos por los obreros, 150 pts. anuales a los agentes con sueldo que no exceda de 2.500 pts. y 50 cts. diarios a los obreros a jornal, el Instituto entiende que teniendo en cuenta, por una parte el encarecimiento de las subsistencias y por otra parte la situación de la compañía por la elevación de los precios en todas las esferas, no se puede exigir a la compañía los aumentos solicitados; y que la equidad aconseja reducir el aumento a 25 cts. y sólo para aquellos trabajadores que no tengan más de 1.500 pts. anuales.

Por otra parte, el Instituto se pronuncia sobre una aspiración manifestada por los representantes de los ferroviarios, aunque no incluida en las peticiones, cual es la de que por la compañía fuera reconocida personalidad a las asociaciones legalmente constituidas por sus agentes; y declara que la empresa debe reconocer esta personalidad, en las condiciones que se detalla²⁴. De acuerdo con este punto, la Gaceta del 11 de agosto de 1916 publicó un Real Decreto estableciendo la obligatoriedad para las empresas industriales que en virtud de concesión del Estado tuvieran a su cargo servicios públicos, de reconocer la personalidad de las asociaciones y sindicatos legalmente constituidos por sus trabajadores.

Dentro del marco de la crisis del Estado que se vive, se produjo un acercamiento de los dos sindicatos más importantes de España, la U.G.T. y la C.N.T., que tienen un punto de mira común, la huelga general revolucionaria; la carestía de las subsistencias puede ser la base de la protesta. Los contactos de estos sindicatos cristalizaron en la declaración de una huelga general de 24 horas, el día 18 de diciembre de 1916, y que constituyó un éxito.

El 17 de marzo de 1917 se reúnen en Madrid representantes de ambos sindicatos y lanzan un manifiesto declarando que el proletariado ha llegado al convencimiento de la necesidad de unir sus fuerzas y que se impone emplear la huelga general. Por su parte, los comités nacionales del Partido Socialista y de la U.G.T. habían constituido un comité para declarar la huelga revolucionaria si las circunstancias lo exigían.

Así las cosas, los tranviarios de Valencia tenían anunciada huelga para el 20 de julio de 1917; pero el 19, un día antes, coincidiendo con la Asamblea de Parlamentarios, fueron a la huelga acompañados por los ferroviarios; huelga a la que luego se unen otros grupos de trabajadores y que se transforma en general y violenta. El Gobernador Civil resigna sus poderes en la Autoridad Militar. El día 24 termina la huelga y el 25 se levanta el estado de guerra. La importancia de esta huelga radica en que precipitó los acontecimientos.

Pasado el conflicto, la compañía del Norte se negó a readmitir a 46 huelguistas.

El 18 de junio, esta compañía había dado a conocer la concesión de la gratificación del 8,5 %, en las condiciones antes indicadas, excluyendo a los que venían percibiendo el aumento de 25 cts. diarios. Esto produjo un gran malestar entre los obreros. Pero la cuestión quedó zanjada por una Real Orden de 27 de julio, que establecía que la compañía debía abonar la gratificación del 8,5 % sin hacer deducción por razón del aumento del real diario.

No obstante la resolución del problema de la gratificación del 8,5 % y del real diario, el sindicato del Norte, el 2 de agosto, hizo público un manifiesto indicando se veían obligados a declarar la huelga, “por las múltiples persecuciones y atropellos” de la empresa de que venían siendo víctimas. Hablan de la huelga del año anterior, de despidos y represalias y de que con motivo de la huelga de Valencia la compañía ha despedido a 43 compañeros. En definitiva, presentan los oficios de anuncio de huelga para el día 10 de agosto.

Las peticiones que ahora hacen son: Readmisión de los despedidos de Valencia, pago por la compañía del impuesto de utilidades; anulación de los ascensos concedidos por la compañía después de la huelga del año anterior; y prohibición de emplear en el servicio soldados del Regimiento de Ferrocarriles.

En general, el ambiente no era favorable a esta nueva huelga, pues la rechazaban no sólo el Sindicato Católico Ferroviario y otras entidades de Valladolid, sino una parte de los asociados del sindicato convocante.

Iniciadas negociaciones por iniciativa del Ministro de Fomento, se pidió a los representantes de los ferroviarios que retirasen los oficios de anuncio de huelga. Los obreros tuvieron una reunión en la Casa del Pueblo y acordaron mantener la huelga, pero ofreciendo alargar el plazo mientras durasen las negociaciones. El Ministro les contestó no era posible acceder a esta pretensión, pues ello supondría prorrogar, día a día, el plazo de ocho que fijaba la ley, a merced del personal, que podría declarar la huelga en el momento que les conviniera. El sindicato contestó que su ofrecimiento de aplazar la fecha equivalía a una retirada de los oficios, que solo se mantenían como expresión de su derecho a hacer huelga. Pero la realidad fue que los oficios no fueron retirados, parece que, fundamentalmente, porque la compañía había aceptado dialogar con los representantes del personal sobre los distintos puntos propuestos, salvo el de los despidos de la huelga de Valencia.

Así las cosas, el Ministro manifestó que se abstenía de intervenir en las negociaciones y tomó las medidas conducentes a evitar la interrupción del servicio, las coacciones sobre los agentes que quisieran trabajar y los actos de sabotaje; y dictó diversas disposiciones.

De acuerdo con lo anunciado, la huelga comenzó a las 8 de la noche del día 10 de agosto. Los trenes en marcha a esa hora, llevaban, además del personal ferroviario, equipos militares; y las fuerzas del Ejército y de la Guardia Civil se encargaron del mantenimiento del orden en las estaciones.

El seguimiento de la huelga del día 11 fue desigual, pues mientras en los talleres de San Andrés, Barcelona, abandonaron todos el trabajo y los maquinistas y fogoneros del depósito de esta ciudad holgaron la mayoría, en Valencia son muy pocos los huelguistas y en la línea Betanzos-Curtis nadie sigue la huelga. El día 12, según el Ministro de Gobernación, el seguimiento de la huelga no llegó al 25 %.

Pero el día 13 se complica la situación con el estallido de la huelga general, a la que los organizadores dan el carácter de revolucionaria, que se confirma por los hechos que se producen. Se declara el estado de guerra en todas las provincias y se encarga del mando la autoridad militar. Un atentado muy grave se produce a unos tres kilómetros de la estación de Bilbao, donde por haber sido levantados los raíles descarrila el tren correo y caen por un terraplén la locomotora, el tender y varios vagones, con resultado de cinco muertos (tres de ellos ferroviarios) y 18 heridos.

Esta huelga, muy violenta, fue corta, y se dio por terminada el día 16. Pero por lo que a los ferroviarios se refiere la huelga duró varios días más. Valladolid, Zaragoza y Barcelona fueron los puntos en que duró más la anomalía. El día 19 estaban ya retirados todos los oficios de anuncio de huelga, pero el día 23 se producían todavía detenciones.

Los huelguistas fueron pidiendo la readmisión, pero muchos de ellos reciben comunicación de despido. La compañía del Norte despidió a un elevado número de huelguistas, quizá cerca de 6.000, de una plantilla de unos 30.000 empleados. Los cesados demandaron a la compañía ante los Tribunales Industriales de Barcelona y Madrid. Aquél absolvió a la compañía y los obreros interpusieron recurso ante el Tribunal Supremo. El de Madrid también absolvió a la compañía en un juicio visto para sentencia el día 26 de septiembre de 1918; pero en otro caso exactamente igual, según el Director de la Compañía, y con el mismo juez, en noviembre siguiente, el fallo fue favorable a los obreros, y fue recurrido por la compañía²⁵. Al final, la sala 1ª del alto Tribunal en septiembre de 1919 falló todos los recursos a favor de la compañía. Tendría que llegar la República –el 14 de abril de 1931–, para que por un Decreto de 4 de julio de ese año se dispusiera la readmisión de los huelguistas.

Una consecuencia de la huelga en cuanto al sindicato ferroviario fue la expulsión por éste del secretario del comité nacional, Ramón Cordoncillo, por “deslealtad y traición”²⁶.

DESPUÉS DE LA HUELGA DE AGOSTO DEL 17, HASTA LOS SUCESOS REVOLUCIONARIOS DE OCTUBRE DE 1934

Pocos meses después de la huelga, concretamente en noviembre, el personal de la compañía de Salamanca a la Frontera Portuguesa, planteó su propio conflicto.

Pero la actividad de las organizaciones de los ferroviarios se muestra ahora, sobre todo, en la celebración de congresos; de los que salen numerosas peticiones a las compañías, tanto de carácter económico (aumentos salariales de entre el 60 y el 10 %) como de mejora de las condiciones de trabajo (licencia anual, descanso quincenal...). Piden también otras mejoras, como formación de escalafón, instrucción de expediente para despedir a los agentes, y nunca olvidan pedir la readmisión de los compañeros despedidos por la huelga de agosto del 17.

El Gobierno está intranquilo y pide información a las principales compañías sobre la posibilidad de que se produzca una nueva huelga. Las compañías estiman como poco probable el planteamiento de conflicto por parte de los obreros, pero consideran que dada la carestía de la vida, producida por la guerra europea, no se podía dejar de atender los deseos del personal, a la vez que sostienen que las compañías no están en condiciones de atender a las peticiones de los obreros si por disposiciones del Gobierno no se las ponía en condiciones de aumentar sus ingresos. Pretendían lo que luego consiguieron, que se las autorizase a subir las tarifas por encima de las máximas fijadas en las concesiones; y mientras esto llegaba fueron concediendo algunas ayudas económicas puntuales, generalmente en forma de gratificación especial.

Aprobada, al fin, la subida de tarifas a partir de 1º de enero de 1919, M.Z.A. y Norte concedieron un plus, cuyo importe iba desde el 35 % del sueldo o jornal para los inferiores a 1.500 pts. anuales, al 20 % para los de más de 6.000 pts. y, además, una mensualidad extraordinaria a pagar en el mes de abril. Las otras compañías hicieron la misma concesión, pero en algunos casos con deducción de otros abonos. Los ferroviarios mostraron inmediatamente su disconformidad con estos aumentos, mientras que las compañías decían que habían concedido el máximo posible. Se mantenía, pues, el malestar de los ferroviarios, y así, en la huelga general catalana de marzo de 1919 se implicaron no pocos de éstos, si bien en ocasiones fue por las coacciones y amenazas sufridas.

Según va pasando el tiempo, los ferroviarios van reorganizándose y reclaman mejoras salariales. Las compañías, que con la aprobación de la jornada de 8 horas, ven crecer de modo alarmante sus gastos de personal, y sufren también las consecuencias de la guerra europea en la elevación de precios, sobre todo del carbón, el 30 de noviembre de 1919 dirigieron una instancia al Jefe del Gobierno, solicitando que a partir de 1º de enero de 1920 el aumento de tarifas del 15 % concedido desde 1º de enero del año anterior, sea elevado al 50 %. Para atender esta petición, el Gobierno preparó un proyecto de ley, que, con ligeras modificaciones, fue aprobado por el Senado, de donde pasó al Congreso.

Mientras, los ferroviarios seguían pidiendo subidas salariales, de entre el 150 % y el 200 %. Por las presiones sufridas, las compañías dieron a conocer los aumentos que estaban dispuestas a conceder si era aprobada la nueva elevación de tarifas. Conforme el personal con lo ofrecido e impaciente por disfrutarlo, y ante la paralización en el Congreso de la discusión del proyecto de subida de tarifas, a las 0 horas del 23 de marzo de 1920, sin el previo aviso legal, se declaró en huelga. Ante este hecho, por una Real Orden de esa misma fecha, se autorizó al Ministro de Abastecimientos para anticipar a las compañías las cantidades necesarias para el pago de los aumentos ofrecidos, de un mes. Y la huelga terminó. Los aumentos, contando el plus que venían percibiendo por la subida de tarifas desde 1 de enero de 1919, iban desde el 135 %, más un 17,92 % de una mensualidad extraordinaria, para los salarios más bajos, al 60 % más un 13,33 % de la mensualidad extra, para sueldos de 6.001 pts. en adelante. Como no acababa de ser aprobado el proyecto de ley de subida de tarifas, los ferroviarios se dirigieron al Gobierno y a las compañías, el 28 de abril, indicando que irían nuevamente a la huelga si los aumentos concedidos no quedaban consolidados. Una nueva Real Orden, del día siguiente, autorizó continuar los anticipos a las compañías en los meses sucesivos, hasta que recayera una resolución definitiva sobre el asunto ferroviario en todos sus aspectos. Posteriormente los ferroviarios consiguieron que los aumentos fueran incorporados a los sueldos y jornales, con repercusión en las pensiones.

Después de esta importante subida salarial, se dieron otros conflictos, como la huelga iniciada el 29 de septiembre de 1920, con motivo del despido de un compañero, por los obreros de los talleres del Ferrocarril Central de Aragón, a los que luego se unieron unos cuatrocientos obreros de otros servicios. El conflicto no terminó hasta el 7 de enero de 1921, y dio lugar al despido de un buen número de huelguistas.

En una asamblea celebrada el 16 de junio de 1921, el personal de la compañía de los Ferrocarriles Secundarios de Castilla aprobó pedir a la empresa aumento salarial del 115 %, en vez del 85 % concedido; implantación de un montepío para jubilación e incapacidad, por estimarlo más beneficioso que el ingreso en el Instituto Nacional de Previsión; en caso de enfermedad abono del sueldo íntegro hasta la curación; y concesión de licencia sin sueldo hasta un año, sin que diese lugar a la pérdida de ascenso. La compañía no dio contestación a estas peticiones, a pesar de haber sido recordadas con fecha 21 de agosto. Y el sindicato sometió a referéndum el planteamiento de huelga, que dio resultado favorable a la misma de todos los votos, salvo uno en blanco y dos negativos. Con la intervención del Gobernador Civil de Palencia, la compañía accedió parcialmente a las pretensiones de sus trabajadores y no se declaró la huelga²⁷.

Por discrepancias en relación con el abono de paga extraordinaria en la Navidad de 1921, el personal de la compañía de Medina a Salamanca inició una huelga el 31 de diciembre de ese año. En la misma fecha y por motivos similares, hicieron huelga los de la compañía de Salamanca a la Frontera Portuguesa. Y por solidaridad con los compañeros, los de Salamanca a Peñaranda fueron a la huelga el 2 de enero siguiente. Fracasadas las negociaciones, el 3 de enero la compañía de Medina a Salamanca, a través de la Junta de Reformas Sociales, que se había ofrecido como mediadora, dio de plazo hasta el día 7 para que los agentes se reintegrasen al trabajo, de modo que quien no lo hiciera dentro de ese plazo, sería considerado dimisionario. Los obreros mostraron su disgusto al presidente de esta Junta, Alcalde de Salamanca, manteniendo sus peticiones. Continuaron las negociaciones y, por fin, el día 24 la compañía ofreció estudiar las peticiones de readmisión de los huelguistas que lo pidieran individualmente, por escrito, antes del día 27. Pidieron todos la readmisión dentro del plazo marcado, pero como la compañía había admitido durante el conflicto un buen número de trabajadores nuevos, dejó cesantes a 60 huelguistas. También los de Salamanca a la Frontera pidieron el reingreso a su compañía el 2 de enero, pero como en el caso anterior no fueron readmitidos unos 50 huelguistas. Los de Salamanca a Peñaranda dieron también fin a su huelga, al haber terminado las otras dos. Y los de Madrid-Cáceres-Portugal y Oeste de España, que habían anunciado oficialmente la huelga en la sección del Oeste para el 27 de enero, retiraron el oficio²⁸.

En la compañía M.Z.A. el año 1921 fue también muy conflictivo. A lo largo del primer semestre del mismo, los operarios del recorrido y del taller del depósito de Ciudad Real hicieron diversas peticiones a la compañía; entre ellas que se diera jornada de ocho horas a los ordenanzas, porteros, guardas y avisadores. El 6 de septiembre, después de una entrevista con el jefe de depósito, le comunicaron por escrito que a partir del día siguiente este personal haría jornada de ocho horas, según horarios que se detallaban²⁹.

Por otro lado, el sindicato de maquinistas y fogoneros, el 29 de agosto comunicó al jefe de depósito que en vista de lo ocurrido, los maquinistas y los fogoneros se negarían a prestar servicio con cinco maquinistas y dos fogoneros determinados.

En el mes de septiembre se dio otro caso similar: el presidente del sindicato de operarios de talleres, alegando mal comportamiento del ayudante ajustador Carnero, pidió a la compañía que dejara a éste aislado de los demás obreros. Mientras se aclaraban los hechos, la compañía dio a Carnero la licencia que anualmente concedía a los obreros. Pero al reintegrarse al servicio una vez disfrutada la licencia, los obreros del taller del recorrido se declararon en huelga de brazos caídos. Por aviso de 1 de octubre, la compañía hizo saber que la actitud tomada por el personal no tenía justificación alguna, y que daría de baja, por abandono de servicio, a quienes no trabajasen a partir del día 4. El paro siguió, y el día 4 los obreros fueron desalojados de las dependencias de la compañía, sin oponer resistencia, por la Guardia Civil³⁰. En una asamblea celebrada el mismo día 4, los obreros acordaron volver al trabajo si la compañía no tomaba represalias. Con la mediación del Gobernador, la compañía accedió a readmitirlos, con ciertas condiciones; y a partir del día 5 se trabajó normalmente (una de las medidas tomadas por la compañía fue disponer el traslado del

presidente del sindicato, Campos. Como éste no lo llevó a efecto en el plazo señalado, fue despedido).

A la par que este conflicto, se produjo otro en el taller del depósito de Córdoba, de esta misma compañía: El personal de este taller, afiliado al Sindicato Profesional Ferroviario, que recientemente se había confederado con el Sindicato Único del Transporte, venía negándose a trabajar en horas extraordinarias, así como por la noche, mientras no fueran pagadas con arreglo a lo legislado. Reunidos en asamblea, se afirmaron en su postura, y el 17 de septiembre lo comunicaron por escrito al jefe del depósito. La Dirección de la compañía dio instrucciones en el sentido de que cuando fuera necesario prolongar la jornada, se haría con operarios que quisieran hacerlo voluntariamente, y las horas serían pagadas a precio normal; y en cuanto a los trabajos por la noche, por exigencias del servicio, los llamados a ello no podrían negarse a realizarlos y éstas horas serían abonadas con recargo del 40 %.

Por otra parte, el 3 de octubre, el sindicato comunicó por escrito al jefe del depósito, que habían tomado el acuerdo, en virtud de provocaciones constantes, por parte de los tres individuos que citaban, dos caldereros y un ajustados, de no trabajar a partir del día 12 si estos operarios seguían prestando servicio, y, asimismo, por considerar incompatible la convivencia en el trabajo con ellos a partir del día siguiente, 4 de octubre, no trabajaría con estos oficiales ningún ayudante ni peón. Desplazado a Córdoba un jefe de Madrid, fue requiriendo a distintos obreros para que trabajasen como ayudantes de los oficiales rechazados. Al negarse estos obreros a cumplir la orden recibida, se les comunicó que quedaban despedidos, ante cuyos hechos, los otros operarios se declararon en huelga de brazos caídos. Requerida la fuerza pública, fueron desalojados de los talleres, y miembros del Regimiento de Ferrocarriles ocuparon los puestos de los agentes. Era el día 7.

La compañía dio de plazo hasta el 11 para que los obreros volvieran al trabajo, poniendo algunas condiciones; los obreros no se presentaron en el plazo señalado, y la compañía dio de baja a 224 huelguistas.

Compañía y trabajadores dieron a conocer a la opinión pública su versión de los hechos. Aquélla dijo que el conflicto era independiente de la aplicación de la jornada de ocho horas, que los operarios venían disfrutando desde el 19 de octubre de 1919, aunque existían algunas reclamaciones pendientes de resolver. Los obreros manifestaron que el boicot a los tres oficiales se debió a que éstos fueron los únicos que no cumplieron el acuerdo de no trabajar más que la jornada legal de ocho horas.

A principios de noviembre, los huelguistas pidieron su readmisión, aceptando las condiciones puestas por la empresa; pero como ésta había admitido a un buen número de nuevos trabajadores, quedaron despedidos 150 huelguistas.

El Sindicato Único del Transporte acordó verificar un paro de una hora, que se llevó a efecto de 9 a 10 de la mañana del 19 de noviembre en la Red Antigua de M.Z.A. y tuvo un seguimiento parcial. Por su parte, el Comité Nacional de la Industria Ferroviaria (nuevo nombre del sindicato socialista) hizo público un manifiesto, en el que, después de señalar diversos hechos por los cuales se consideraba relevado de todo compromiso con el Sindicato Único, indicaba que el rechazo de los tres oficiales, que habían sido “esforzados paladines de la verdadera y primitiva organización ferroviaria” fue debido a que se negaron a ingresar en el Sindicato Profesional, fusionado con el Sindicato Único del Transporte, de la C.N.T.

Los definitivamente despedidos trataron por todos los medios de conseguir su readmisión. Recurrieron en primer lugar al Director y al Presidente del Consejo de Administración, mostrándose arrepentidos de su actuación y engañados por el Sindicato Único. Abandonaron el Sindicato Profesional y se afiliaron al Sindicato Católico Ferroviario, que trabajó con gran empeño para que la compañía les readmitiese. La contestación de la compañía es que le complace que los obreros estén

arrepentidos, pero que tuvieron varias semanas para reflexionar y volver al trabajo, y que la compañía no puede prescindir de los nuevos operarios ni aumentar la plantilla; y ofrece ir readmitiéndolos según los intereses de la compañía lo permitan.

Pasan los meses y no se producen readmisiones, a pesar de que se interesan por ellos ante la compañía, personas tan importantes como el Marqués de Comillas, del Consejo de Administración de Norte. El 6 de marzo, el Presidente del Sindicato Católico pronunció en Córdoba una conferencia, a la que prestaron su adhesión el Gobernador, el Alcalde, el Obispo, diputados y senadores, los presidentes de las Cámaras de Comercio, de la Propiedad Urbana y de Agricultura, el Consejo Provincial de Fomento, y otras importantes entidades, sindicatos, prensa,... En este acto se acordó dirigirse a la compañía y al Presidente del Consejo de Ministros, que, efectivamente, se interesó por los obreros cerca de aquélla. La compañía readmite a cuatro huelguistas. Un mes más tarde se dirigieron al Rey y la compañía readmitió a otros cuatro huelguistas. Su contestación a cuantos se interesan por los obreros es que irá readmitiéndolos según sus necesidades. Cuando se ha cumplido un año desde el conflicto, los readmitidos son diez.

Además de las huelgas de Ciudad Real y de Córdoba, se produjeron conflictos en otros puntos de M.Z.A., como Almorchón, Mérida, Alicante,...³¹

En relación con los sucesos revolucionarios de octubre del 34, hay que decir que en un informe “confidencial” de la oficina de estudios común a las compañías del Norte y M.Z.A., sobre la repercusión de estos sucesos en el ferrocarril, se dice que los casos de huelga fueron relativamente poco numerosos y que cuando el servicio sufrió alteraciones y suspensiones fue por influencias extrañas y por el transitorio estado anárquico de algunas comarcas atravesadas por las líneas del ferrocarril. Los puntos principales de huelga fueron los talleres y los depósitos de Tracción, principalmente de Madrid. En los demás hubo falta de asistencia y paralización del servicio, pero fundamentalmente por coacción sobre los empleados de elementos extraños; sin que, por otro lado, faltase en algunos casos el apoyo de algunos agentes.

En la compañía M.Z.A. el número de huelguistas fue 2.750 en Material y Tracción, 894 en Movimiento, 360 en Vía y Obras y 67 en Eléctrico. Esta compañía dio de baja, durante la huelga, por faltas especialmente graves a 5 agentes y no dio trabajo al presentarse después de la huelga a 266; e impuso otras sanciones, como rebaja de clase, suspensión de empleo y sueldo, traslados, multas,...

En la memoria del ejercicio de 1934 de la compañía del Norte se dice que estos sucesos habían sido “el trastorno social de mayor amplitud y gravedad” a que los servicios se habían visto sometidos en el último medio siglo. Y se señala que las interrupciones en el servicio se debieron, casi en su totalidad, a la actuación arrolladora de los elementos sublevados sobre el personal, que en cuanto pudo ser debidamente protegido por la fuerza pública, reanudó disciplinada y eficazmente el servicio. En este satisfactorio comportamiento, añaden, han destacado además numerosas y laudables actuaciones de agentes, en ciertos casos de carácter heroico, realizando funciones y asegurando el servicio “con riesgo evidente de la vida”.

Al llegar al poder el Frente Popular, por un Decreto de 29 de febrero de 1936 se dispuso la readmisión de todos los obreros despedidos por sus ideas políticas o con motivo de huelgas políticas, desde 1 de enero de 1934.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

1.- ARCHIVO HISTÓRICO DE RENFE

a) Libros de actas y de memorias

- Actas de las sesiones del Consejo de Administración de la Compañía de FF.CC. de Madrid a Zaragoza y Alicante.
- Actas de las sesiones del Consejo de Administración de la Compañía del Norte.
- Memorias de las JJ. GG. AA. de la Compañía Anónima de los FF.CC. Andaluces.
- Memorias de las JJ. GG. AA. de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.
- Memorias de las JJ. GG. AA. de la Compañía de Explotación de los FF.CC. de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España.
- Memorias de las JJ. GG. AA. de la Compañía de FF.CC. de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

b) Cajas de información (Archivo M.Z.A.)

- Caja 49 cptª 7: Quejas formuladas al Ministro por personal de M.Z.A. (Año 1915).
- " 49 " 8: Estudio de 1916 sobre diversas soluciones para mejorar al personal, en vista de la carestía de la vida por la guerra.
- " 49 " 13: Despido y readmisión de un calderero (Año 1917).
- " 146 " 25: En relación con los conflictos en M.Z.A. en 1921.
- " 146 " 26: id. id. id.
- " 181 " 2-3-4-5: Huelgas.
- " 182 " 13: Plante y despido de operarios torneros, en el depósito de Madrid (8-2-1916).
- " 182 " 14: Planteamiento de huelga en la Compañía del Norte (1916 y 1917).
- " 182 " 15: Planteamiento de huelga en la Compañía M.Z.A. (1917).
- " 183 " 17: La huelga de 1912.
- " 185 " 35: Peticiones económicas y sociales de agentes de M.Z.A., Norte y M.C.P.
- " 185 " 36: Ventajas de M.Z.A. al personal (Año 1913).
- " 188 " 59: R.D. de 10-8-1916. Reconocimiento de los sindicatos.
- " 189 " 60: Informe del Instituto de Reformas Sociales.
- " 189 " 68: Despido de Ribalta. Mitin de 18-3-1913.
- " 193 " 103: En relación conflictos en M.Z.A. en 1921.

2.- PUBLICACIONES PERIÓDICAS

a) Boletines y revistas

- “Adelante”. Revista ilustrada de FF.CC. Director-propietario Luis Mazzantini y Eguía. Madrid. (1911 y 1912)
- Boletín del Instituto de Reformas Sociales. (1904-1922)
- “Gaceta de los Caminos de Hierro”
- “La Unión Ferroviaria”. Órgano oficial del sindicato ferroviario socialista (con distintos nombres). Madrid. (1909-1925)

b) Prensa diaria

- ABC
- Diario de Barcelona
- Diario de Córdoba
- El Liberal
- El Socialista
- La Correspondencia de España

3.- LIBROS Y FOLLETOS

- BUENACASA, M. *El Movimiento Obrero Español. 1886-1926. Historia y Crítica, Crónica general de España.* Ed. Júcar.
- CASTILLO, S. (1983, julio-diciembre) *El asociacionismo ferroviario y su génesis.* Estudios de Historia Social, números 26 y 27.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1922). *Las Huelgas de Ferroviarios Españoles. Septiembre-1921/agosto-1922.* Madrid. Imprenta Felipe Samarán.
- JUEZ GONZALO, E. (1983). *Ferrocarriles y vida cotidiana: Los ferroviarios de la M.Z.A. (1857-1876).* Madrid. Universidad Complutense.
- JUEZ GONZALO, E. (1992). *El mundo social de los ferrocarriles españoles, de 1857 a 1917.* Madrid. Universidad Complutense. Tesis doctoral inédita, publicada en facsímil por la Universidad.
- JUEZ GONZALO, E. (2000). *Los ferroviarios de las antiguas compañías (una historia desconocida).* Gijón. Trea.
- MARTÍN MAESTRE, J. (1971) *Huelga general de 1917.* Colección "Lee y discute".
- OFICINA DE ESTUDIOS COMÚN A LAS COMPAÑÍAS DEL NORTE Y M.Z.A. (1935). *Repercusión de los sucesos revolucionarios de octubre de 1934.* Madrid.
- PEÑA BOEUF, A. y PÉREZ CONESA, G. (1940). *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario.* Madrid. Ministerio de Obras Públicas.
- SUÁREZ GONZÁLEZ, F. *La huelga de los ferroviarios en 1912.* En economía y sociedad en la España del siglo XIX.
- TUÑÓN DE LARA, M. (1972). *El movimiento obrero en la historia de España.* Madrid. Taurus.
- ZURDO OLIVARES, L. (1911). *Veinte años de vida ferroviaria y dieciséis después.* Barcelona.

NOTAS:

- ¹ Acta de la reunión del Consejo de Administración (ACA), de 6-2-1868.
- ² En la Gaceta de los Caminos de Hierro, nº 26, de 30-6-1872, se censura la actuación del Gobernador Civil, por haber intervenido, una vez solucionado el conflicto, "por los medios naturales y sin hacer concesiones a exigencias injustas", exigiendo de la compañía la readmisión de los tres o cuatro perturbadores que habían promovido el conflicto.
- ³ ACA, de 11-11, 25-11 y 26-11 de 1872.
- ⁴ ACA nº 8, de 9-5-1890.
- ⁵ CASTILLO, S. "El asociacionismo ferroviario y su génesis", en *Estudios de Historia Social*, números 26-27 (julio-diciembre/1983) pp. 220-223.
- ⁶ ACA, de 3 y 4-11-93 y CASTILLO, S. op. cit. pp. 220-223.
- ⁷ CASTILLO, S. op. cit. y ZURDO OLIVARES, L. (1911) Veinte años de vida ferroviaria y dieciséis después.
- ⁸ ACA M.Z.A., de 17-5-1904.
- ⁹ Boletín del Instituto de Reformas Sociales –B.I.R.S. –, nº XXIX (noviembre-1906).
- ¹⁰ Este sindicato consiguió un rápido desarrollo, de modo que según el periódico de esta sociedad, a finales de 1910 contaba con 25.000 afiliados, y la revista "Adelante", afín a este sindicato, en su número 52, de 4 de junio de 1912, dice que son 60.000 los asociados.
- ¹¹ "Adelante" nº 44, de 9-4-1912.
- ¹² "Adelante" nº 51, de 28-5-1912.
- ¹³ "Adelante" nº 44, de 9-4-1912.
- ¹⁴ Para la debida comprensión de los hechos que relataremos más adelante, hemos de indicar que la Federación se constituía con los diversos sindicatos, uno por compañía, con un mínimo de 50 asociados, los cuales, a su vez, estaban formados por secciones. Al frente de la Federación estaba un comité nacional.
- ¹⁵ Así lo indica el subdirector de la Red Catalana de M.Z.A. en la circular dirigida al personal el 24-3-1913, para justificar el despido de Ribalta.
- ¹⁶ "Adelante" nº 70, de 8-10-1912.
- ¹⁷ Orden de Dirección General nº 196, de 21-12-1912.
- ¹⁸ Orden de Dirección General nº 197, de 21-12-1912.
- ¹⁹ Anejo nº 2 a la Orden de Dirección nº 104, de 24-12-1912.
- ²⁰ Anejo nº 3 a la Orden de Dirección nº 105, de 24-12-1912.
- ²¹ El seudónimo utilizado por este agente era "Juan Buscam".
- ²² Esta instrucción establecía severas disposiciones para evitar los robos en los trenes en marcha.
- ²³ Con este tope mínimo quedaban excluidas las guardesas y los aprendices.
- ²⁴ B.I.R.S. nº 146 (agosto 1916) pp. 97-125.
- ²⁵ En carta de 21-11-1918 del Director de la Cª a Renato Lisle, que fue secretario general del Comité de Paría, le da cuenta del sorprendente fallo y dice que este cambio radical en el mismo juez, no puede ser más que por una de estas tres causas: soborno, que desecha dados los antecedentes de este juez; miedo, que también desecha; o por presión del Gobierno, que ha cambiado entre una y otra sentencia, y se inclina a creer en la presión del Gobierno.
- ²⁶ La Unión Ferroviaria nº 186, de 16-2-1919, p. 6.
- ²⁷ Instituto de Reformas Sociales. Las huelgas de ferroviarios españoles (1922) pp. 28-39.
- ²⁸ Instituto de Reformas Sociales. Las huelgas de ferroviarios españoles (1922) pp. 40-55.
- ²⁹ La jornada de esta clase de personal estaba aún sin resolver a nivel general.
- ³⁰ El día 2 había llegado a Ciudad Real personal militar.
- ³¹ Archivo Histórico de Renfe. Cajas y carpetas, 146/25, 146/26, 193/103. "La Voz" de Córdoba, de 25-10-1921 y 17-1-1922. "El Liberal", de 16-1-1922. "El Defensor de Córdoba", de 16-1-1922. "Diario de Córdoba", de 17-1-1922, 7-3-1922, 8-3-1922, 7-10-1922. "Heraldo" de Madrid, de 13-3-1922.