

IX CONGRESO DE HISTORIA FERROVIARIA

MATARÓ, OCTUBRE DE 2023

Sesión V. El ferrocarril y la cuestión social.

**LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS DE MALLORCA
FRENTE AL GOLPE MILITAR DEL 18 DE JULIO**

Ramon Molina de Dios

UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS

ramon.molina@uib.es

Maria Antònia Fernández Pizà

Archivo SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA

mariaantoniafdzpiza@gmail.com

LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS DE MALLORCA FRENTE AL GOLPE MILITAR DEL 18 DE JULIO

Resumen

Uno de los aspectos menos conocidos de la historia del movimiento obrero en Mallorca, se refiere a la respuesta de los trabajadores al golpe de estado del 18 de julio de 1936, su alcance, y las posteriores consecuencias que se derivaron de ella.

Frente a la popularizada idea de que la resistencia frente al golpe fue nula, los datos que van saliendo a luz apuntan a que, aunque lejos de ser masiva, la respuesta sí existió y fue encabezada por los trabajadores ferroviarios de la Isla. La absoluta censura de prensa desde el mismo 18 de julio nos impide conocer el alcance de la huelga que desencadenaron los trabajadores de los ferrocarriles, pero si podemos conocer algunos datos cruciales de la misma a partir de los informes de depuración del personal ferroviario llevados a cabo desde finales de 1936 hasta principios de los años 40.

Además de los informes referidos a la Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca, hemos podido consultar también expedientes de trabajadores de la Compañía del Ferrocarril de Sóller y de las Compañía de los tranvías urbanos de la ciudad de Palma. Con ello no solamente se está obteniendo una información precisa sobre la respuesta de los ferroviarios y tranviarios al golpe, sino que también nos presenta un marco general del movimiento obrero organizado en el sector y sobre aspectos puntuales de las ideas políticas de sus protagonistas.

Abstract

One of the lesser known aspects of the history of the labor movement in Mallorca refers to the workers' response to the coup d'état of July 18, 1936, its scope, and the subsequent consequences that arose from it.

Faced with the widespread idea that there was no resistance to the coup, the data that is coming to light suggests that, although far from being massive, the response did exist and was led by the island's railway workers. The absolute censorship to the press since July 18 prevents us from knowing the scope of the strike unleashed by the railway workers, but we can find out some crucial information about it from the reports on the purge of railway personnel carried out since the end of 1936 to the early 1940s.

In addition to the reports referring to the Mallorca Railway Company, we have also been able to consult the files of workers of the Sóller Railway Company and the urban tramway companies of the city of Palma. With this, not only is precise information being obtained on the response of the railway and tram workers to the coup, but it also presents us with a general framework of the organized labor movement in the sector and on specific aspects of the political ideas of its protagonists.

INTRODUCCIÓN

Los trabajos que han investigado la represión sobre los trabajadores ferroviarios por parte de los sublevados en 1936 y el posterior franquismo, han conseguido establecer un censo -todavía incompleto- de las víctimas. La Jornada de Memoria Histórica ferroviaria, coordinada por Miguel Muñoz en 2019 así como la publicación de la tesis de Francisco Polo sobre las depuraciones del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo¹ nos han permitido ahondar en el alcance de la terrible represión especialmente en las cuatro grandes compañías ferroviarias, MZA, Norte, Andaluces y Oeste. Sabemos de los nombres y apellidos de muchos de los trabajadores y trabajadoras del ferrocarril que sufrieron, torturas, asesinato, cárcel, trabajos forzados o, depuración, pero todavía quedan por investigar las consecuencias de la represión franquista entre los ferroviarios de las pequeñas compañías privadas o de alcance regional².

Un caso muy particular es el de los ferrocarriles de Mallorca, especialmente porque los trabajadores de las dos compañías ferroviarias -*Ferrocarriles de Mallorca* y *Ferrocarril de Sóller*- así como los de la *Sociedad General de Tranvías Eléctricos* de Palma, protagonizaron un desesperado intento de frenar el golpe militar encabezando una huelga general que por unos días paralizó la ciudad de Palma. El fracaso de la resistencia y la victoria de los golpistas convirtió a Mallorca en un territorio de enorme valor estratégico y económico para los sublevados que permitió usar el territorio insular como aeródromo para bombardear Barcelona y la costa levantina y también poner las industrias mallorquinas, al militarizarlas, al servicio del esfuerzo de guerra³.

En este trabajo intentaremos sistematizar los datos fragmentarios de los que se dispone actualmente sobre la huelga⁴ así como valorar la capacidad de resistencia de los trabajadores al golpe, especialmente en lo que respecta a los obreros del ferrocarril, dada la trayectoria de su organización. Finalmente se intentará establecer cual fue la pauta de la represión en Mallorca, comparativamente de las más feroces y sangrientas de las habidas en todo el conjunto del estado.

¹La Jornada "*La represión franquista en el ferrocarril*" coordinada por Miguel Muñoz, se celebró en Madrid en noviembre de 2019. Véase también POLO, F. (2019)

² Dos excepciones: OLAIZOLA (2011) y SANTA MARINA (2011)

³ AGUILERA (2019). Sobre la Industria de guerra en Mallorca: CAPELLÀ (1986); GAYOSO (1996) y muy especialmente TRUYOL MARTORELL (1940). Miguel Truyol fue el jefe de intendencia militar de Baleares durante la guerra.

⁴ La censura de prensa impuesta tras el 19 de julio omite, naturalmente, todas las noticias que indicasen actos de resistencia al golpe.

EL SINDICALISMO FERROVIARIO MALLORQUÍN EN VÍSPERAS DEL 18 DE JULIO.

El sindicalismo ferroviario en las grandes empresas mallorquinas del transporte, concentra en su evolución muchas de las características generales del movimiento obrero en la Isla, caracterizado por un desarrollo tardío y con profundos altibajos.

Si bien es cierto que la Primera Internacional se implantó tempranamente en Mallorca⁵, tras la caída de la Primera República (1873) el movimiento languideció hasta que, hacia el final del siglo XIX, algunas sociedades obreras fueron constituyéndose con grandes dificultades; unas por impulso del recién reorganizado PSOE, otras por la propia dinámica de crecimiento de la industria mallorquina que modificaba sustancialmente la antigua economía de base agraria. Una tupida red de talleres pequeños y medianos se desarrolló entre 1880 y 1920 junto al surgimiento de algunas grandes empresas que dominaron los sectores de la química, la energía y, sobre todo, los transportes⁶.

Sin embargo, pese a su lento crecimiento, el movimiento obrero mantuvo siempre una constante que lo caracterizó hasta 1936: un espíritu unitario heredado de los tiempos de la AIT que evitaba al máximo la fragmentación de sus fuerzas. Ya en 1870 los primeros internacionalistas promovieron la creación de un Centro Federal de Sociedades Obreras de Palma con el objetivo de coordinar esfuerzos de las diferentes sociedades de oficio. El Centro Federal desapareció con la Restauración, pero hacia 1893, impulsada por los socialistas se constituye de nuevo una Federación Local de Sociedades Obreras, que sin adscribirse formalmente a ninguna organización sindical de ámbito estatal, reagrupaba a trabajadores de todas las tendencias en un solo organismo de coordinación.

Para los historiadores ha resultado casi imposible dilucidar la pertenencia de tal o cual sociedad de oficio a una u otra gran tendencia del movimiento obrero español (VIDAL, 2001:79). De hecho, era esta una adscripción variable: las sociedades tenían su centro de coordinación en la Federación Local, siempre articulada en torno a un único espacio físico concreto, pero cada una de ellas podía adherirse o bien a la UGT o bien a la CNT, o bien sufrir escisiones temporales. También se daban casos paradójicos, como el de la sociedad de zapateros *La Igualdad*, una de las más potentes de las afines a la UGT, pero que elegía a notorios anarquistas para su directiva⁷. Cuando el millonario Juan March, intentando obtener simpatías de los trabajadores, sufraga la construcción de una gran Casa del Pueblo en Palma en 1923, el local se constituye en centro de reunión -y también de ocio- de sociedades y sindicatos de toda orientación. Sin minimizar los enfrentamientos y luchas partidarias entre tendencias, es evidente que la convivencia

⁵ Desde 1869 se publicó en Palma el periódico *El Obrero, órgano de todos los que ganan el pan con el sudor de su frente*, dirigido por Francesc Tomàs Oliver, albañil y uno de los dirigentes de la AIT de la que fue su secretario tras la dimisión de Anselmo Lorenzo.

⁶ La revisión del modelo de crecimiento en las Baleares, resituando el importante papel de la industria, se ha llevado a cabo por los miembros del GRUP D'ESTUDIS D'HISTÒRIA ECONÒMICA de la Universitat de les Illes Balears. Se pueden consultar sus publicaciones en <https://gehe.uib.es/>

⁷ El dirigente libertario Cristòfol Pons era su presidente. (MOLINA,2003: 121)

de las mismas en un mismo local contribuyó a generar un espíritu abierto de colaboración y poco proclive a los choques sectarios⁸.

Entre 1918 y 1920, es cuando los trabajadores mallorquines retoman buena parte de las tradiciones internacionalistas de 1870 y se produce la gran explosión de huelgas y movilizaciones que modifican sustancialmente las relaciones entre las clases sociales en la Isla. Los salarios se incrementan notablemente y la capacidad adquisitiva supera el aumento del coste de la vida derivado del final de la gran guerra, todo ello, combinado con la disminución de la jornada legal de trabajo desde 1919, supuso la irrupción de la lucha de clases en el mismo centro de la sociedad mallorquina. El ascenso del movimiento obrero obliga a muchos empresarios a reconfigurar su producción introduciendo una progresiva mecanización ahorradora de trabajo (MOLINA, 2003:194; MOLINA, 2007: 362) para compensar los aumentos salariales obtenidos:

“En su mayoría las reivindicaciones conseguidas les parecen insuficientes, ante el deseo de obtener otras de mayor amplitud” “(los obreros) confían más en la eficacia de las sociedades de resistencia que en los preceptos de la legislación obrera ya que aquellas imponen en la mayoría de casos la cuantía de los jornales y demás mejoras en las condiciones de trabajo”⁹

Es también en esos años cuando empieza a crecer el asociacionismo obrero en el sector ferroviario de la Isla, que había nacido siguiendo los pasos de la progresiva consolidación del sindicalismo ferroviario en España¹⁰. Pese a la escasísima documentación sobre el período conservada en los archivos de las compañías, podemos detectar ya una primera asociación mutualista en 1915 aunque muy probablemente su constitución fuera anterior. La fase de consolidación del sindicalismo industrial que va asociada a la creación de la *Unión Ferroviaria*, es claramente tardía respecto a lo que sucede en las grandes compañías de la península. Ya en 1924 aparece una mención a un “Sindicato del transporte” ligado a la UGT y a la constitución del Consejo Obrero Ferroviario de Mallorca. En 1925 reporta 200 afiliados y al año siguiente 305 (GABRIEL, 1973: 290). La vinculación con los socialistas se detecta desde sus inicios y con la visita a Mallorca de Trifón Gómez, secretario general del *Sindicato Nacional Ferroviario* en 1927, se reafirma la hegemonía de la UGT entre los ferroviarios mallorquines.

Por otra parte, los trabajadores del tranvía son más precoces en su organización. En 1919 una *Unión Tranviaria de Palma* figura como sociedad obrera impulsora de la nueva organización de las antiguas sociedades de oficio en sindicatos de industria. Redundando en lo indicado más arriba, el Congreso de las sociedades obreras de Palma acordó:

⁸ Tal espíritu se mantuvo en Baleares incluso durante los años del “tercer periodo” (1928-1933), cuando la Komintern definía a los partidos socialistas como “socialfascistas”.

⁹ MEMORIAS DE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO 1922, pp. 261-262. (El subrayado es nuestro)

¹⁰ La tesis de Antonio Plaza sobre el sindicalismo ferroviario sigue siendo el trabajo de referencia obligada (PLAZA, 2012)

1ª Telegrafiar a la Unión General de Trabajadores y Confederación General del Trabajo (sic) notificando la constitución del Congreso y pedir la fusión de ambas entidades. Estas organizaciones han contestado saludando fraternalmente.

2ª Que la organización se haga a base de Sindicatos únicos de ramo o Industria, estableciendo inmediatamente la Federación Local y enseguida la Regional. Se deja completa libertad a los sindicatos para que se unan a la organización nacional que deseen.¹¹

De hecho, en el periódico *el Obrero Balear*, portavoz socialista, las noticias y comentarios sobre la Compañía de Tranvías son mucho más abundantes que las referidas a las dos compañías ferroviarias hasta la segunda mitad de los años veinte.

La afiliación creció continua pero lentamente. Al proclamarse la República, el sindicato de los tranvías contaba con 120 cotizantes y el de los ferroviarios con 385 (GABRIEL, 1973: 293), lo que supone más de la mitad de la plantilla en aquellos años¹².

El Sindicato Nacional Ferroviario (SNF) adoptó su configuración definitiva desde 1924 (PLAZA, 2016: 36), pero por lo que puede cotejarse en las actas de sus congresos, la participación de los ferroviarios mallorquines en los mismos fue escasa y no tenemos constancia de intervenciones ni de propuesta concretas que fueran debatidas. Sin embargo, de forma pausada, el sindicalismo ferroviario insular siguió creciendo y consolidándose sobre una base claramente reformista y moderada. El aumento constante de cuotas de los afiliados es un claro indicador de dicho crecimiento: en 1927 el monto total de las cotizaciones del SNF ascendió a 776 pesetas que contrastan con las 4.899 de 1932¹³.

El control de la UGT insular sobre el Sindicato Ferroviario fue absoluto en todas las fases de su historia, de hecho, en sintonía con el espíritu pactista del que siempre hizo gala la dirección de la sección balear no hemos encontrado referencias a huelgas en las que participaran los ferroviarios, a diferencia del espíritu levantisco del que hacían gala los tranviarios que, ya desde 1919, participan tanto en huelgas propias como en las convocatorias de paros generales, casi siempre en oposición a las directrices de la central ugetista¹⁴.

En 1933, la sección local del SNF obtuvo uno de sus mayores éxitos al conseguir de la Compañía de los FF.CC de Mallorca y del ferrocarril de Sóller un acuerdo -sancionado por el Jurado Mixto-, de unas "Bases de Trabajo" minuciosamente detalladas en las que se ponían de manifiesto algunas notables mejoras en la organización de las tareas del personal, especialmente en lo tocante a los talleres y al personal de tracción¹⁵, es decir a la sección profesionalmente más cualificada de la empresa -y casi con toda seguridad-

¹¹ *El Obrero Balear*, 21 de noviembre de 1919.

¹² En 1925 la plantilla de FF.CC de Mallorca era de 727 trabajadores.

¹³ MEMORIAS DEL SINDICATO NACIONAL FERROVIARIO, 1928 y 1933

¹⁴ Concretamente en 1919, 1931, 1932 y 1933 (GABRIEL, 1973:300-302).

¹⁵ Bases de Trabajo... (1933)

la mejor organizada sindicalmente. Otro ejemplo de colaboración sindicato/empresa, se puso de manifiesto en la organización del Octavo Congreso de la UGT de las Baleares celebrado en la localidad industrial de Lluçmajor. En esa ocasión, la compañía del ferrocarril proporcionó un abono del 50% en el precio del billete a todos cuantos quisieran asistir al congreso¹⁶.

Las diferencias entre la dirección ugetista y los sindicatos ferroviario y tranviario se ponen de manifiesto en 1933, Entre el 17 y el 27 de octubre, una huelga general paralizó Palma coincidiendo con las elecciones parlamentarias de ese año. Los ferroviarios no participan en ella contrastando con la importante implicación de los tranviarios que contribuyeron decisivamente al éxito de la misma. Pese a que el paro se originó en un conflicto entre la patronal y la sociedad de zapateros *La Igualdad*, de adscripción ugetista, la dirección sindical socialista se mostró remisa a secundarla hasta que, para evitar su aislamiento, optó por sumarse a la convocatoria de la CNT y de la mayoría de sociedades adscritas a la Casa del Pueblo de Palma. Tras su finalización, las páginas de *“El Obrero Balear”* se llenaron de críticas a sus impulsores: *“Hemos sido espectadores de un movimiento de tipo puramente anarco-sindicalista y, por ende, de unos resultados también anarco-sindicalistas, esto es, catastrófico”*¹⁷. Si bien la huelga de 1933 terminó realmente en tablas al conseguir sólo algunas de las reivindicaciones planteadas, el prestigio de la UGT quedó seriamente dañado ante la creciente influencia de la CNT local. Los efectos de la conmoción interna se manifestaron a los pocos meses, cuando los socialistas mallorquines y los ugetistas apenas se movilizaron a la llamada revolucionaria de octubre de 1934¹⁸.

Durante 1935, la radicalización obrera y socialista frente a las políticas represoras del Bienio Negro influyó también en los ferroviarios mallorquines que durante ese año multiplicaron sus demandas y críticas a la gestión de FF.CC de Mallorca y muy especialmente al nepotismo del director gerente -Rafael Blanes Tolosa- para con sus familiares y allegados en la dirección de la empresa¹⁹

Tendrá que llegar el año 1936 y la masiva y contundente respuesta obrera al atentado del 4 de junio contra la Casa del Pueblo de Palma para que, esta vez sí, los ferroviarios paralizaran el transporte en toda la Isla, en una demostración de fuerza de los trabajadores mallorquines como nunca se había visto. Las manifestaciones que recorrieron la ciudad asaltaron los locales de Acción Popular, Centro Tradicionalista y Renovación Española y hubo intentos de incendiar algunas iglesias (GINARD, 1999: 53). Incluso el normalmente prudente periódico socialista insertó en su primera página titulares como: *“El paro general decretado por la UGT y la CNT mancomunadamente debió significar un toque de atención para los que piensan especular con la imaginaria insolidaridad obrera. Las represalias contra las iglesias son la lógica consecuencia de haberlas convertido en fortalezas antiobreras. Cierta prensa deplora más las astillas de*

¹⁶ *El Obrero Balear*, 2 de diciembre de 1932

¹⁷ *El Obrero Balear* 8-de diciembre de 1933.

¹⁸ En 1935 se publicó un análisis de las consecuencias del movimiento fallido por parte de Alexandre Jaume, uno de los principales dirigentes del socialismo balear (JAUME 1935),

¹⁹ *El Obrero Balear* 8 de marzo de 1935 y especialmente el número del 22 de marzo de ese mismo año.

*los santos de palo que los desgarras en la carne palpitante de las víctimas del salvaje atentado. Hay que ganar la batalla definitiva*²⁰. Sin embargo, la batalla acabó planteándose a las pocas semanas y en el terreno elegido por la clase dominante local.

LA RESISTENCIA OBRERA FRENTE AL ALZAMIENTO

Las noticias sobre el golpe iniciado en Marruecos llegaron a Mallorca en la tarde del día 18 de julio. El Gobernador Civil recientemente nombrado, el intelectual y poeta Antonio Espina García, transige con las explicaciones de Manuel Goded Llopis. El comandante militar de Baleares le asegura su fidelidad a la República pese a que, según los planes elaborados por los conspiradores, Goded debía proclamar el estado de guerra en las islas el día 19 y volar a Barcelona para hacerse allí cargo del gobierno militar. Los dirigentes del Frente Popular en la Isla, presionaron sin mucha convicción al gobernador para autorizar un reparto de armas a las organizaciones obreras, al que Espina se negó rotundamente, e incluso obstaculizaron un espontáneo asalto a la sede del Círculo Mallorquín, notorio centro de los conspiradores locales (MASSOT, 1987: 24). La candidez fue tal que incluso, en la misma tarde del día 18 el buque “Ciudad de Barcelona” de la Trasmediterránea partía con 650 pasajeros antifascistas (deportistas, sindicalistas y dirigentes políticos) para participar en la Olimpiada Popular que había de inaugurarse al día siguiente en Barcelona (TOMÀS, 2021:9).

En la mañana del 19, Goded emite su bando que proclama en sus tres primeros artículos:

1º Se declara el Estado de Guerra en todo el Archipiélago Balear

2º En defensa de la Patria asumo el mando absoluto de todo el Archipiélago, quedando destituidas las autoridades civiles.

3º Resuelto a mantener inflexiblemente mi autoridad y el orden, será pasado por las armas todo aquel que intente, en cualquier forma de obra o de palabra, hacer la más mínima resistencia al Movimiento Salvador de España. Con igual ejemplaridad se castigará el más ligero intento de producir huelgas o sabotajes de cualquier clase y la tenencia de armas, que deben ser entregadas inmediatamente en los Cuarteles.

Tras asegurarse del despliegue de las tropas por la ciudad, Goded traspasa el mando provisionalmente al coronel Aurelio Díaz de Freijó a la espera de la llegada a del comandante José Bosch Atienza desde Menorca. Seguidamente parte en hidroavión hacia Barcelona sin saber que la sublevación ha fracasado tanto en Cataluña como en Menorca y que Bosch será detenido y fusilado, la misma suerte que corrió el mismo Goded tras rendirse a las pocas horas de su llegada a Barcelona.

Existe unanimidad entre los historiadores del período en calificar el mando de Díaz de Freijó de débil y timorato, especialmente tras saberse el fracaso del golpe en Barcelona y Madrid. Pese a que Goded al despedirse le instó a “fusilar a un jefe de comité de huelga

²⁰ *El Obrero Balear* 12 de junio de 1936.

cada media hora” (DURÁN, 1986: 10-IV) las medidas tomadas por el mando militar durante las primeras horas se limitaron a garantizar el control de los puntos estratégicos de la ciudad y no pudieron evitar un incipiente movimiento huelguístico que se vería alimentado por la esperanza de rápido fracaso del golpe en la península tras saberse el triunfo obrero en Barcelona.

La estricta censura de prensa impide averiguar el alcance de la resistencia obrera en esos días, sólo de manera indirecta es posible establecer algunos datos: la actividad en Palma se vio prácticamente paralizada durante el lunes 20 de julio y como mínimo el día 22 seguía la huelga en tranvías y ferrocarril²¹. Aunque el nuevo gobernador civil, el coronel García Ruiz, hizo detener y reunir en su despacho *“a cuantos ferroviarios encontraron deambulando por la estación (...) les dije que o salían los trenes y tranvías o ellos no verían la luz del día siguiente”*²². Lo cierto es que las amenazas tuvieron que reproducirse en los días siguientes, señal inequívoca de que no se conseguía la normalidad deseada²³. Los obreros de las dos grandes compañías de transporte: los tranvías de Palma y Ferrocarriles de Mallorca mantuvieron el paro bajo la amenaza de ejecución sumaria de los huelguistas. El papel simbólico de una resistencia encabezada en buena parte por trabajadores cualificados, en cierto modo la aristocracia obrera de la Isla, encorajinó a los trabajadores para resistir de las formas más variadas, además de hacer patente la parálisis del transporte y la movilidad. Aunque la huelga general propiamente dicha no llegó a triunfar y los trenes volvieron a circular la semana siguiente, todavía el 15 de agosto, el gobernador militar de la ciudad, Emilio Ramos de Unamuno, se quejaba a un periodista que en los barrios obreros la desafección al movimiento era escandalosa²⁴: *“Para que sepáis a quienes me refiero, os diré que son los que se encuentran en huelga de brazos caídos en las barriadas de La Libertad, Son Coc, Hostalets, Can Capes, Son Espanyolet y los más lejanos, Creu Vermella; etc...”*²⁵.

LA REPRESIÓN

La consulta de Boletín Oficial de la Provincia de Baleares (BOPB) ha proporcionado y completado algunos datos sobre el alcance de la represión que no se intuye en los informes internos de las compañías ferroviarias y de los tranvías de Palma. Efectivamente en aplicación del decreto 108 de la de la Junta de Defensa Nacional, las autoridades militares de Mallorca procedieron a publicar en el BOPB cientos de nombres

²¹ La relación más completa hasta la fecha de los datos de huelga en VIDAL, 2023:62-65.

²² Luís García Ruiz: “Datos para historiar el movimiento nacional en Baleares”. Se trata de un documento que permaneció inédito hasta que lo rescató el historiador Josep Massot. Puede leerse completo en MASSOT, 1996: pp.55-98.

²³ Las amenazas a los tranviarios se insinúan en la prensa del día 22. *La Última Hora*, 22-07-1936.

²⁴ *La Almudaina*, 15-08-1936.

²⁵ *La Libertad* fue el nombre que se dio durante la República al barrio de *La Soledat*, uno de los primeros enclaves industriales extramuros de Palma. No deja de ser significativo que algunos de dichos barrios son ensanches de la ciudad nacidos a derecha e izquierda de la línea principal del ferrocarril (MOLINA Y MOREY, 2012).

de personas vinculadas a los partidos de izquierda y sindicatos obreros. Recordemos que en su artículo primero:

Se declaran fuera de la Ley todos los partidos y agrupaciones políticas o sociales que, desde la convocatoria de las elecciones celebradas en fecha 16 de febrero del corriente han integrado el llamado Frente Popular, así como cuantas organizaciones han tomado parte en la oposición hecha a las fuerzas que cooperan al movimiento nacional. Y en su artículo segundo se decreta: la incautación de cuantos bienes muebles, inmuebles, efectos y documentos pertenecieren a los referidos partidos o agrupaciones.

Los artículos tercero y cuarto hacen referencia la depuración de personal en la Administración, las empresas públicas, subvencionadas o concesionarias de servicios; pero interesa especialmente el artículo quinto, que insta a:

(...) tomar medidas precautorias encaminadas a evitar posibles ocultaciones o desaparición de bienes de aquellas personas que por su actuación fueran lógicamente responsables directos o subsidiarios, por acción o inducción, de daños y perjuicios de todas clases ocasionados directamente o como consecuencia de la oposición al triunfo del movimiento nacional.

Ello implicaba la publicación de los nombres de todas aquellas personas a las cuales se consideraban implicadas o sospechosas de participar en la “*oposición hecha a las fuerzas que cooperan al movimiento nacional*”.

La judicatura de Mallorca colaboró sin reparos en tal aberración jurídica -aplicación de una ley con efectos retroactivos-, nombrando un Juzgado especial para la ejecución del decreto 108, y practicando actuaciones que tuvieron como consecuencia la publicación de listas de “rojos” identificados con su filiación política o sindical añadida. Con ello se perseguía un doble objetivo: **primero**, advertir a los directores de Bancos, Cajas de Ahorro y corredores de comercio, que las cuentas y bienes de las personas incluidas en las listas quedaban bloqueados y **segundo**, facilitar la identificación y captura de las que aún no habían sido detenidas y permanecían escondidas o huidas.

Las listas, precedidas del exhorto judicial se publicaron entre octubre de 1936 y febrero de 1937. De ellas hemos extraído los nombres de los trabajadores vinculados a la Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca, al Ferrocarril de Sóller y a la Sociedad General de Tranvías eléctricos Interurbanos de Palma que, de entrada, se consideraban posibles activistas contra el golpe de estado. Las listas omiten nombres que a partir de otras fuentes sabemos con certeza que fueron asesinados²⁶, lo que nos indica que su muerte aconteció durante las primeras semanas tras la promulgación del estado de guerra, es decir, fueron ejecutados sin formación de causa y en los primeros momentos de exaltación golpista. En total se relacionan 169 trabajadores de la Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca, 43 del Ferrocarril de Sóller y 20 de la Sociedad General de

²⁶ La excepción es Antonio Ochogavía, trabajador del FC de Sóller cuyo nombre figura en las listas, pero que fue detenido en julio del 36 y finalmente fusilado en junio de 1937. (VIDAL, 2023: 237)

Tranvías Eléctricos de Palma²⁷, todos ellos con la etiqueta de significados opositores al movimiento. (ANEXO 3).

Aunque las compañías aprovecharon la ocasión para depurar sus plantillas de elementos izquierdistas, lo cierto es que resultaba altamente gravoso prescindir de todos ellos. Sabemos, por una encuesta de 1938, con ocasión de la llamada a filas de diferentes reemplazos, que la Inspección Militar de Ferrocarriles recabó información sobre las aptitudes, conducta e ideología de los trabajadores a movilizar:

“Las necesidades de la campaña han obligado a movilizar a los reemplazos a disponer de todos los hombres pertenecientes a ellos, privando en algunos casos a las industrias de obreros indispensables para su perfecto desenvolvimiento (...). Los ingenieros militares o civiles responsables directos de una fábrica militar o movilizadas deberán remitir (...) una relación jurada de los obreros empleados especializados e insustituibles para que la industria funcione”²⁸.

Por las copias conservadas de dicha encuesta sabemos que la mayoría de los trabajadores que debían ser movilizados fueron considerados “indispensables” e “insustituibles” pese a constar que secundaron la huelga de julio de 1936, que estaban afiliados al Consejo Obrero Ferroviario (UGT) o que profesaban ideas izquierdistas.

No ha sido posible todavía consultar todas las fichas de los obreros ferroviarios y tranviarios dado que el proceso de ordenación del archivo histórico de Ferrocarriles de Mallorca todavía no ha concluido. A efectos comparativos entre julio de 1936 y los meses posteriores tan sólo disponemos de las relaciones y nóminas de personal de la sección de vías y obras que representan aproximadamente el 30% del total de la plantilla.

A partir de la comparación entre las mensualidades de junio de 1936, octubre de 1936, junio de 1937 y noviembre de 1938 hemos intentado establecer un patrón de como el resultado de la huelga de julio del 36 afectó a la plantilla y cuales fueron las consecuencias para los trabajadores.

En el mes de junio de 1936, último mes de relativa normalidad antes de la guerra, la plantilla de vías y obras contaba con 201 efectivos de los cuales causarón baja un total de 24 que ya no figuran en la nómina de octubre del 36. En junio de 1937, 13 trabajadores que aún figuraban en la nómina junio el 36, han desaparecido de las listas. Algunos de ellos sabemos a ciencia cierta que fueron asesinados otros encarcelados y algunos más huidos o despedidos. En conjunto, y en lo que respecta a la sección de vías y obras, 44 trabajadores han causado baja en el año 1938²⁹. Ello no significa que todos

²⁷ Los datos proceden del BOPB publicados entre octubre y diciembre de 1936. Francisco Sanllorente da la cifra total de 193 procesados del ferrocarril sin especificar a que compañía pertenecen; todos ellos posteriormente procesados por el Tribunal de Responsabilidades Políticas entre 1939 y 1942, SANLLORENTE , 2004:13).

²⁸ Orden del 22 de septiembre de 1937 de la jefatura de Movilización, Instrucción y Recuperación, Burgos. BOE núm. 342 de 27 de septiembre de 1937.

²⁹ Tan sólo disponemos de un listado completo de todas las secciones y departamentos de FF.CC de Mallorca para el año 1938. Por ello sabemos que entre noviembre y diciembre de 1936 se contrataron

fueran represaliados; en 1938 comienza a hacerse efectiva la orden de reclutamiento para los reemplazos de 1929 en adelante y ello nos proporcionará también una valiosa información sobre las consecuencias de la fallida resistencia obrera al golpe.

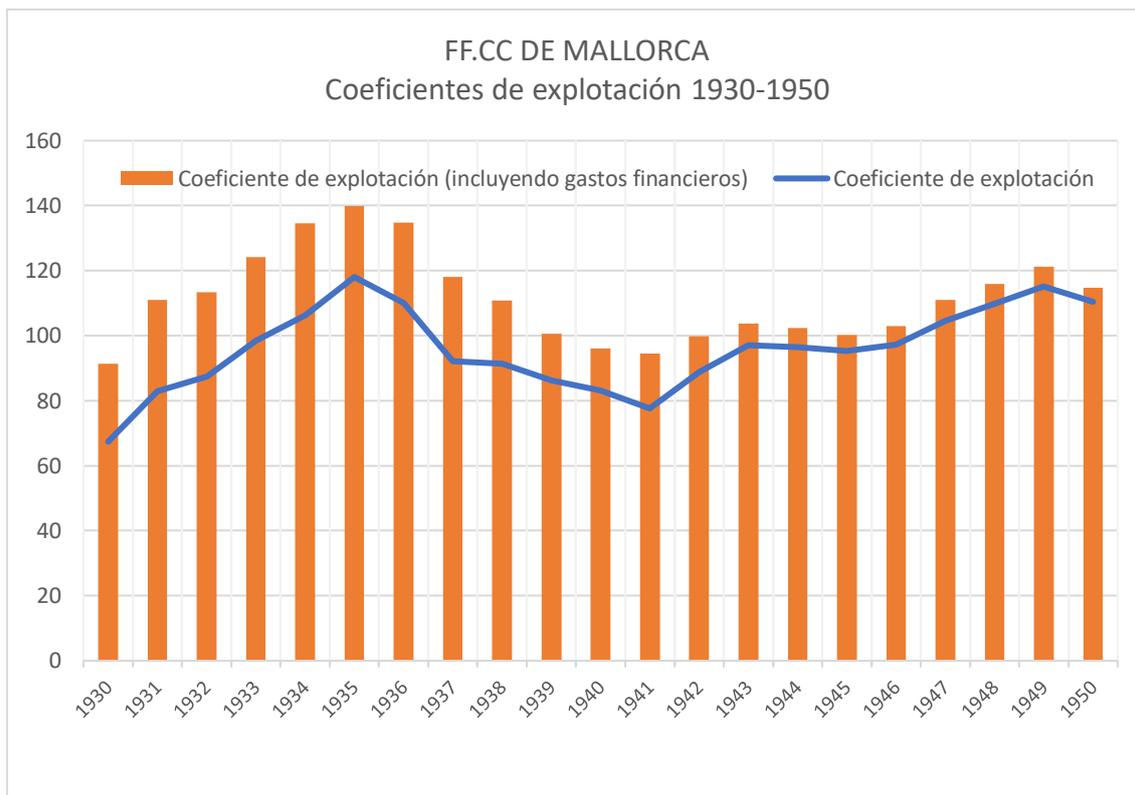
Como hemos señalado, la Inspección de Ferrocarriles del Ejército fue la encargada de articular el reclutamiento de los trabajadores de las compañías y de los tranvías. En lo que respecta a FF.CC. de Mallorca y Ferrocarril de Sóller, conservamos un buen número de las hojas de control que remitía la empresa a las autoridades militares para identificar políticamente a los que se incorporaban a filas.

Resulta llamativo el contraste entre los informes de los trabajadores ferroviarios y los de los tranviarios. Entre los primeros, abundan los que a la pregunta de si el trabajador es indispensable o sustituible, la empresa responde afirmativamente en la gran mayoría de los casos. (ANEXO 1) pese a que, en las observaciones referidas a la conducta y a las observaciones, se informe de su actividad huelguística y/o sindical contraria al golpe.

En cambio, entre los trabajadores tranviarios, en la declaración personal firmada de propio por cada obrero se responde invariablemente que no se participó en huelga alguna, pero en la hoja anexa redactada por la empresa, se informa cumplidamente de la actividad sindical del trabajador con calificativos bien explícitos. (ANEXO 2)

Podemos deducir de ello que la dinámica de la lógica productiva empresarial se impuso frente las prevenciones de los golpistas. Las compañías continuaron necesitando mano de obra cualificada para operar, pero aprovechando al clima de terror impuesto, pudo incrementar sus ganancias exponencialmente durante la guerra, al igual que la mayoría de las empresas industriales mallorquinas que trabajaron para surtir al ejército. No deja de ser significativo que el coeficiente de explotación de los FF.CC de Mallorca no dejara de aumentar durante los años de la república y comenzara a bajar al inicio de la guerra (llegó a un máximo de 118 en 1935, y un mínimo a 77,5 en 1941) lo que indica una curva ascendente de los beneficios durante la guerra y la inmediata postguerra. Para ello debía mantener o incrementar la productividad del personal, tarea imposible sin redoblar la explotación, en un contexto de importante movilización militar y ante la necesidad de contratar nuevo personal sin formación.

37 nuevos trabajadores, presumiblemente para suplir al personal que causó baja forzosa. De ellos, 7 se destinaron a vías y obras.



Fuente: Elaboración personal sobre las memorias de la Compañía de los FF.CC de Mallorca.

UN ENSAYO DE INTERPRETACIÓN SOBRE EL ALCANCE DE LA REPRESIÓN EN MALLORCA

La brutalidad y el alcance de la represión derechista que tuvo lugar en Mallorca durante la guerra civil ha sorprendido a investigadores españoles y extranjeros tanto por el elevado número de víctimas como por el encarnizamiento con las mismas y, también, por el entusiasmo con el cual fue aplaudida por la gran mayoría de las clases propietarias de la isla.

A medida que se ha abierto el acceso a la documentación militar, y los estudios de historia local se han hecho más precisos y serios. El número de los asesinados, identificados con nombres y apellidos no ha dejado de incrementarse. El último recuento fiable lo cifra en 2.330, de los cuales faltaría identificar plenamente a unos 1.100³⁰.

³⁰ El cálculo procede de GARÍ SALLERAS (2017) sin duda la más completa aproximación a la represión en el conjunto de las Baleares. Un trabajo pionero: CAPELLÀ FORNÉS (1989) abrió camino para estudios posteriores sobre los asesinados en Mallorca que en general se publicaron referidos al ámbito de cada municipio. Un muy buen análisis comparativo en GINARD FÉRON (2007) y para la ciudad de Palma es imprescindible la consulta del trabajo de VIDAL NICOLAU (2023).

La cifra, aun siendo abrumadora teniendo en cuenta la débil tradición insurgente del movimiento obrero en la Isla, queda ciertamente por debajo de la impresión que en su día transmitieron testigos -casi siempre indirectos- de las matanzas, impactados por la furia asesina de los escuadrones que pululaban sin control.

Líderes socialistas mallorquines como Ignasi Ferretjans o Andreu Crespí hablaron de entre 3.500 y 7.000 asesinados³¹. El oceanógrafo y naturalista Odón de Buen habla en sus memorias de más de 3.000 y el periodista anarquista Manuel Pérez da la cifra precisa de 5.250³². Por otra parte, desde testimonios del bando de los sublevados, la cifras de los asesinados oscilan entre los 2.000 que proporciona el obispo de Mallorca en 1938, los 3.000 que estima el escritor católico, residente en Mallorca, Georges Bernanos; los mismos 3.000 que reporta Moseley a partir de los diarios y correspondencia del ministro Galeazzo Ciano con los fascistas italianos llegados a la Isla³³

De los testimonios provenientes de la izquierda queda claro que el clima de terror impuesto tras el 19 de julio funcionó con eficacia hasta el punto de hacer verosímiles las cifras de asesinados. El socialista Ferretjans así lo exponía unos años más tarde:

¿Qué pasó en Mallorca para justificar esta matanza? Nada: ningún hecho violento pudo producirse de parte de los elementos afectos a la República, porque mucho tiempo antes de estallar la sublevación al general Goded era amo y dueño de la Isla, a pesar de las repetidas denuncias elevadas al Gobierno republicano por parte de los elementos republicanos y socialistas que conocían de cerca los manejos de los elementos falangistas, de acuerdo con Goded. Si no bastara este detalle, añadiré que los militares sublevados en Alcalá de Henares fueron remitidos a Mallorca y puestos nada menos que bajo la custodia del general Goded. Sin poder luchar por encontrarse desarmados y sin poder contar con el apoyo del gobernador, que se había sometido a Goded, republicanos, socialistas, comunistas, sindicalistas y masones fueron masacrados por las hordas falangistas.

Yo sé que estos crímenes han producido una estela de odios imborrables. Yo sé cuál es el estado de ánimo de aquellas gentes que están esperando una justa reparación”³⁴

El bando del general Goded, citado más arriba siguió claramente las pautas de las instrucciones reservadas que el general Emilio Mola, el “director”, había hecho llegar a los conspiradores:

Se tendrá en cuenta que la acción ha de ser en extremo violenta para reducir lo antes posible al enemigo, que es fuerte y bien organizado. Desde luego, serán encarcelados todos los directivos de los partidos políticos, sociedades o sindicatos no afectos al

³¹ FERRETJANS SAN JUAN (1942) “Baleares la mártir. Unidos por el dolor y el odio” *El Socialista*, 7 México. citado en GINARD, 1994:79.

³² DE BUEN 2003; PÉREZ FERNÁNDEZ, 1937: 12; MASSOT, 2002: 85.

³³, BERNANOS 1981:138; MOSELEY 2001:63

³⁴ FERRETJANS SAN JUAN (1942) *Ibid.*

*movimiento, aplicándoles castigos ejemplares a dichos individuos para estrangular los movimientos de rebeldía o huelgas.*³⁵

“Es necesario propagar una imagen de terror (...) Cualquiera que sea, abierta o secretamente, defensor del Frente Popular debe ser fusilado”.⁽³⁶⁾

Para que la acción contara con la simpatía de un sector significativo de la población, especialmente de la pequeña burguesía y de los campesinos acomodados, la propaganda contra la izquierda debía adquirir tintes apocalípticos. El militar británico Norman Bray, describe con vehemencia el “peligro rojo” que acechaba en Mallorca y que fue publicitado masivamente:

*“En próxima fecha, el proletariado, preparado desde tiempo, tenía que alzarse y ejecutar una matanza general de burgueses estableciendo seguidamente una república soviética. Tan cuidadosamente preparado estaba esto que, en todo pueblecillo, lugar o ciudad, se había formado una lista completa de todos aquellos que debían ser asesinados. Sólo en la isla de Mallorca el número de los que habían de ser exterminados se elevaba a veinte mil”*³⁷

Por su parte, la clase propietaria, los grandes burgueses y los terratenientes no necesitaban convencimiento alguno para liquidar cualquier atisbo de organización y resistencia obrera que entorpeciera la rentabilidad de sus negocios. El golpe de estado y la vía libre a la represión sin cortapisas, fue la ocasión propicia para un ajuste de cuentas sumario contra los trabajadores y campesinos pobres que, desde el movimiento huelguístico de 1919, habían modificado sustancialmente las relaciones de clase en la Isla a su favor.

En efecto, desde el final de la Gran Guerra (1914-1918), los obreros mallorquines se incorporan al movimiento ascendente que involucró a toda la clase obrera española y que consiguió importantes mejoras salariales y laborales. Los salarios industriales y los salarios agrícolas llegaron a situarse por encima de media española, especialmente a partir de 1924 (MOLINA, 2003:201). Todo ello coincide también con el período durante el cual se consolida el acceso a la tierra por parte de los pequeños propietarios gracias a las parcelaciones masivas de las haciendas nobles (MOREY, 2003: 229).

La dictadura de Primo de Rivera, aún con su represión selectiva, no llegó a alterar sustancialmente tal estado de cosas y con la llegada de la República, las clases dominantes volvieron a temer una nueva ofensiva obrera de alcance aún más profundo

³⁵ Instrucción reservada nº 1. 25 de mayo de 1936. “El Director”, (General Emilio Mola Vidal). <https://elobrero.es/historalia/68024-la-represion-franquista-sobre-los-medicos-republicanos.html>

³⁶ ARÓSTEGUI 1996:40; SILVA Y MACÍAS 2003:131

³⁷ BRAY, 1937: 14. Norman BRAY MIR fue un oficial británico, ligado a la inteligencia militar, que residió en Mallorca y trabajó activamente a favor del franquismo incipiente. Fue responsable de un departamento del *Foreign Office*, encargado de una encuesta acerca del bolchevismo. Los datos los ha rescatado Carlos Pulpillo Leiva en su tesis doctoral sobre los orígenes del franquismo. PULPILLO, 2013:200.

que la de 1919. En definitiva, julio de 1936, fue la ocasión de volver a desnivelar la situación en favor de burgueses y terratenientes.

Para tener las mínimas posibilidades de éxito, los conjurados eran conscientes de que las solas fuerzas del ejército no aseguraban el control de la situación ya que apenas se contaba con unos 1.200 hombres y no todos seguros³⁸. Para ello, ya desde marzo de 1936 se configuró una “Junta Divisionaria” en la que participaban elementos civiles representantes de los partidos de derecha: *Comunión Tradicionalista, Falange Española, Renovación Española, Acción Popular/CEDA* y sus *Juventudes de Acción Popular (JAP)* como primera fuerza de choque, todos ellos presididos por Mateo Torres Bestard en nombre de la Unión Militar Española³⁹. El papel de Falange fue ciertamente importante como fuerza encuadradora de los grupos de represión y asesinato, pero conviene remarcar también el hecho de que la fuerza real del partido fascista español en Mallorca era muy reducida antes del golpe en comparación con la derecha tradicional. El líder de Falange, el Marqués de Zayas, relata en sus memorias que el partido en Palma, desde sus comienzos, se había nutrido en esencialmente de estudiantes que, al llegar el verano marchaban a sus pueblos y dejaban la organización en cuadro (DE ZAYAS, 1955:24). El verdadero crecimiento de Falange se produjo a partir del 19 de julio y, sobre todo, tras el decreto de Unificación promulgado por Franco en 1937; pero antes, decenas de improvisados milicianos se integraron informalmente en sus escuadrones, en los de las JAP o en una mixtura informal de ambos.

El grueso de tales fuerzas provenía principalmente de los pueblos y se concentraron en Palma ya en la noche del 18 de julio (MAS, 2003: 40). En Las zonas rurales los grandes propietarios afiliados a *Acción Popular* y a *Renovación Española* en colaboración con buena parte del clero, azuzaron a sus hombres de confianza y a elementos del *lumpen* para acometer una ofensiva de exterminio contra la clase obrera organizada, todo ello en nombre de la defensa de la propiedad y de la religión. Así mismo, una parte del campesinado cuya condición de propietario había sido recientemente adquirida, también aportó la masa crítica necesaria para sostener a la reacción contra los proletarios “expropiadores” y “niveladores”. Las *Juventudes de Acción Popular (JAP)* formaron así sus propias milicias, una parte de las cuales se integró rápidamente en Falange y otra parte mantuvo su independencia hasta el decreto de unificación de 1937.

La fascistización global de la represión golpista solo tomó impulso a partir de la llegada a Mallorca de un cuerpo expedicionario italiano dotado de modernos aviones⁴⁰, pilotos, técnicos y voluntarios del *Partito Nazionale Fascista* que convirtieron Mallorca en una

³⁸ (MARTÍNEZ BANDE, 1970:133). Los datos que proporciona Josep Massot contabilizando los regimientos y batallones presentes en la Isla, avalan esa cifra. MASSOT, 1996:21.

³⁹ Torres Bestard fue ayudante y amigo personal de Franco en su etapa de comandante militar de Baleares (1933-1935)

⁴⁰ Las gestiones para la compra y pago de los aviones fueron asumidas por la familia March (MASSOT, 1987:252)

auténtica base de operaciones para atacar la costa de Levante y Cataluña y de paso establecer una posible presencia permanente de los italianos en la Isla⁴¹.

CONCLUSIONES.

El terror blanco desatado en Mallorca desde el principio de la guerra, se prolongó como mínimo hasta entrados los años cuarenta. El análisis los expedientes del tribunal de responsabilidades políticas creado a partir de la ley de febrero de 1939 nos proporciona algunas indicaciones sobre el sentido de la represión. En Mallorca el TRP llegó a procesar 3.358 personas⁴² y en muchos casos ha sido posible establecer la profesión de los acusados. Son clara mayoría los obreros cualificados y menestrales-un 30,5%- seguido por el de agricultores y jornaleros del campo -un 18,3% del total- De entre los trabajadores pertenecientes a una misma empresa destacan los 193 procesados de Ferrocarriles de Mallorca y Ferrocarril de Sóller, así como los 15 de las Compañía de Tranvías y los 72 de la Compañía de Gas y Electricidad (GESA). Todo ello dibuja un marco que parece corroborar la discrecionalidad de las medidas aplicadas que afectaron principalmente a los trabajadores de la industria y de entre ellos, a los pertenecientes a las mayores empresas de la Isla y con mayor tradición de organización sindical. En lo que afecta a los obreros ferroviarios y tranviarios objeto de este trabajo, la lista de los asesinados, aún incompleta, asciende a un total de 15 (véase anexo 4), la mayoría ejecutados sin juicio y abandonados en las cunetas o enterrados en fosas comunes⁴³.

Los datos que hemos podido cotejar referentes a los expedientes de 1938 sobre la movilización de reemplazos, también nos indican que, al menos en el caso de los ferroviarios, su nivel de cualificación fue una relativa salvaguarda frente a conscripción y de paso frente a la represión. Con todas las salvedades, las compañías ferroviarias trataron de conservar al mayor número posible de trabajadores para garantizar el funcionamiento de talleres y convoyes, emitiendo informes que reclamaban su continuidad la empresa. Aunque a los pocos días de la huelga del 19 al 22 de julio fueran asesinados, entre otros trabajadores, dos de los más activos dirigentes de la Unión Ferroviaria; Antonio Tomás Prats y su presidente Miguel Femenías Mas.

⁴¹ Las aspiraciones de Mussolini sobre Mallorca fueron denunciadas por el anarquista italiano CAMILLO BERNERI en 1937. Los estudios más recientes sobre el tema: AGUILERA, 2018 y 2022.

⁴² Todos los datos referentes al TRP has sido tomados de SANLLORENTE 2004.

⁴³ Agradecemos a BARTOMEU GARÍ la aportación de dos nombres más a nuestra lista de asesinados que no teníamos identificados al comienzo de este trabajo.

Nº 208/6

Adjunto tengo el honor de remitir a V.S., por duplicado, parte de las fichas del personal del Servicio de Talleres y Tracción de la "Compañía de los FF.CC. de Mallorca", con la expresión de las condiciones que concurren en cada individuo en relación con lo dispuesto en el artículo 3º de la Orden de la Jefatura de Movilización, Instrucción y Recuperación de fecha 22 del ppdo. septiembre, inserta en el B.O. del Estado nº 342.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Palma, 12 de marzo de 1966 - 11 T.

EL COMANDANTE,

Sr. Teniente Coronel - Presidente de la Junta Inspectora de Militarización de Baleares.



**Inspección de los Ferrocarriles
de Mallorca**

Nombre Miguel **DUPLICADO**

Apellidos Bauzá Deyá

Estado Casado

Reemplazo 1930 Cuerpo Ingenieros

Agente de la Compañía de los F.F.C.C. de Mallorca

Servicio Talleres y Tracción Cargo Ayudante ajustador

Fecha de ingreso en la Compañía 19 de noviembre de 19 34

Por lo tanto llevaba más ~~menos~~ de un año, como ferroviario, cuando se le llamó a filas.

Es indispensable? Sí

Es insustituible? Sí

Cuál es su conducta? Buena - No se le conocen ideas políticas - Secundó la huelga ferroviaria al estallar el Movimiento Nacional (1)

Es de absoluta lealtad a la Causa Nacional?

Ha solicitado ingresar en la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarriles?
No

Si lo ha solicitado, qué empleo se le dió?

Observaciones: Estaba afiliado al Consejo Obrero Ferroviario (U.G.T.)

(1) No fué expedientado por estar incorporado cuando se instruyeron los expedientes

El Comandante,

ANEXO 2

Comandancia Militar de Baleares
 Delegación Militar de los Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma

Sección _____
 PERSONAL
 Expediente n.º _____

HOJA DECLARATORIA PERSONAL

Don Tomás Bestard Riutort natural de Mogorosi
 del partido judicial de _____ provincia de Baleares
 de 47 años de edad, y de estado casado con domicilio en Palma (Hostalets)
 calle de Ca'n Costa n.º 11 piso _____ puerta _____ provincia de _____
 , declara que hasta la fecha ha figurado como empleado
 de la Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma, con la categoría
 de conductor , afecto a _____ de _____
 provincia de _____ , en cuyo servicio fué dado de alta con fecha 10
 de Julio de 1922 , así como los siguientes extremos:

Organizaciones políticas a que ha pertenecido: No

dada la alta con fecha _____ de _____ de 19____ , siendo elemento directivo
 con categoría de _____
 durante _____
 Organizaciones sindicales a que ha pertenecido: Unión Tranviaria

dada la alta con fecha _____ de _____ de 19____ , siendo elemento directivo
 con categoría de Vocal
 durante 1 año

Huelgas o pldantes a que ha contribuido: No

Ascensos o recompensas que ha disfrutado: No

Cambios de destino recibidos: No

Informe del Director Gerente de la
 SOCIEDAD GENERAL DE TRANVIAS ELECTRICOS INTERURBANO
 DE PALMA, del empleado:

D. TOMAS BESTARD RIUTORT

FECHA DE INGRESO: 3 Julio de 1922

HUELGAS: Organizador y dirigente

POLITICAMENTE: Socialista extremista

MOVIMIENTO NACIONAL: Resignado.

Palma 7 de Junio de 1938

EL DIRECTOR GERENTE
[Firma]

ALCALDIA DE PALMA
 BALEARES
 N.º 4549
 G. Policia

Contestando a su atento oficio de fecha 15 del actual, tengo el honor de participarle que de los informes adquiridos por esta Alcaldia resulta que Tomás Bestard Riutort, empleado de la Compañia G. de los Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma, domicilio en la calle de Ca'n Costa N.º 11 (Hostalets) nada consta en contra de su conducta moral, fué Presidente de la "Unión Tranviaria" y se marchó a Madrid, de Delegado de la U.G.T. siendo su carácter político socialista. Dios salve a España y guarde la vida de V. muchos años.

Palma Mallorca 24 Junio 1938
 El Alcalde
[Firma]

2.º AÑO TRIUNFAL
 VIVA ESPAÑA

Sr D. Carlixto Gabanón, Delegado Militar de los Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma.

ANEXO 3

Listas de trabajadores ferroviarios que figuran en las listas de sospechosos según el decreto 108 de la de la Junta de Defensa Nacional.

	Ferrocarriles de Mallorca		Ferrocarril de Sóller		S.Gral de Tranvías	
1	Abraham Morey	Arnaldo	Arbona Colom	Jorge	Bestard	Jaime
2	Alomar Jordá	Rafael	Bernat Marqués	Bartolomé	Bestard Oliver	Jaime
3	Alomar Tarongí	Antonio	Busquets Vicens	Bartolomé	Brunet	Jaime
4	Alzamora Femenias	Antonio	Campos Bernunces	Juan	Brunet Sancho	Jaime
5	Amengual Muntaner	Bernardo	Cañavate Acosta	Fabián	Cañellas	Nicolás
6	Andreu Vaquer	Pedro	Cañellas Marroig	José	Capó Amengual	Jaime
7	Artigues Rodriguez	Gabriel	Casanovas Ros	Ramón	Enseñat Cardell	Juan
8	Artigues Tugores	Miguel	Casasnovas Escalas	Juan	Ferrer Nadal	Jaime
9	Assó	Ignacio	Castañer Reynés	Salvador	González Navarro	Francisco
10	Auba Ferrer	Juan	Castell Borrás	Salvador	Martín Porcello	Luis
11	Ayerte Mas	Tomás	Castellet Mayol	Francisco	Mas Jaume	Miguel
12	Balaguer Espases	Gabriel	Coll Rotger	José	Mulet Bennasar	Nadal
13	Balaguer Lull	Sebastián	Colom Beltrán	Matias	Perelló Serra	Juan
14	Bauzá Enseñat	Antonio	Colom Rullán	Miguel	Pomar Riera	Jaime
15	Bauzá Ramis	Antonio	Darder	Bartolomé	Porcel Alemany	Rafael
16	Beltrán López	Manuel	Esteve Beneyto	Antonio	Ramis Ordinas	Cristobal
17	Bennasar Crespí	Miguel	Ferretjans Tomás	Antonio	Roca	Bartolomé
18	Bernat Lloret	Antonio	Guasp Sureda	Antonio	Roca Bibiloni	Bartolomé
19	Bestard Fiol	Bartolomé	Guerrero Román	Miguel	Salleras Vidal	Andrés
20	Blanch Sagrera	Antonio	Illana Martínez	Francisco	Urios Monserrat	Juan
21	Bonet Bonet	José	Mayol Vicens	Jaime		
22	Bujosa Guillén	Antonio	Mayordomo Cano	Mariano		
23	Cabargante Francisco	Antonio	Mesquida Martí	Rafael		
24	Calafat Rebassa	Juan	Mir	Miguel		
25	Caldentey Rigo	Bartolomé	Mirá Baeza	José		
26	Campos Mas	Miguel	Niell Colom	Miguel		
27	Campos Mas	José	Nuñez Peña	Cristino		
28	Canet Fiol	Jaime	Ochogavia Servera	Antonio		
29	Canet Suñer	Jerónimo	Orvay Colomar	José		
30	Cantallops	Bast	Plá	Jaime		
31	Cantallops Catalá	Bartolomé	Pons Segura	Francisco		
32	Canudas	Salvador	Puig Sancho	Antonio		
33	Cañellas Alba	Sebastián	Raja Morales	Fernando		
34	Cañellas Crespí	Juan	Reixach	Antonio		

35	Capllonch Martorell	Lorenzo	Reynés Colom	Juan
36	Capó	Antonio	Riera Cabot	Miguel
37	Capó Francepa	Antonio	Rubí	José
38	Castelló Sabater	Jerónimo	Rullan Vives	Juan
39	Caubet	Jaime	Salvá Crepí	Juan
40	Caubet Isern	Jaime	Sastre Juaneda	Bernardo
41	Cirer Bibiloni	José	Serra Socias	Cristobal
42	Coll	Sebastián	Serra Suau	Antonio
43	Colom	Juan	Vicens	Rafael
44	Crespí Colomar	Francisco		
45	Cuencas López	José		
46	Darder Borrás	José		
47	Deyá	Eduardo		
48	Deyá Bonafons	Eduardo		
49	Domingo Rurell	Francisco		
50	Drover Marqués	Francisco		
51	Drover Marqués	Magín		
52	Enales Pujol	Miguel		
53	Enales Pujol	Francisco		
54	Escalas Vanrell	Miguel		
55	Escudero Covas	Guillermo		
56	Espinosa Lago	Gabriel		
57	Feliu Orell	Jaime		
58	Femenias Castellá	Salvador		
59	Femenias Febrer	Francisco		
60	Femenias Mas	Miguel		
61	Fernando Mestres	Pedro		
62	Ferrá Serra	Juan		
63	Ferriol Crespí	Juan		
64	Fiol Gomila	Antonio		
65	Font Mestres	Guillermo		
66	Fullana	Bernardo		
67	Fullana Rubí	Antonio		
68	Fuster Castelló	José		
69	Galmés Más	Bartolomé		
70	Garau Mérida	Juan		
71	Garau Sancho	Juan		
72	García Bellaflor	Salvador		
73	García Oliver	Salvador		
74	Garí	Juan		
75	Gelabert Cladera	Jorge		
76	Ginard Estarellas	Antonio		
77	Ginard Ginard	Juan		

78	Ginard Llull	Ramón
79	Gómez Martínez	Filomeno
80	Gómez Martínez	Florencio
81	Guiscafré	Juan
82	Homar Bestard	Pedro
83	Juan Amengual	Bartolomé
84	Juan Pons	Antonio
85	Lázaro Bosch	Manuel
86	Llabrés Jaume	José
87	Llinás Llobera	Juan
88	Llinás Miró	Pedro
89	Llinás Terrasa	Rafael
90	March Cerdá	Rafael
91	Más Canals	Guillermo
92	Más Martí	Francisco
93	Más Martí	Antonio
94	Mas Mas	Pablo
95	Mas Mayol	Jaime
96	Mas Palmer	Juan
97	Mas Ribot	Miguel
98	Matas Sureda	Jaime
99	Mayol García	Nicolás
100	Mestres Santandreu	Francisco
101	Miguel	Antonio
102	Miguel Puig	Antonio
103	Miquel Coll	Mateo
104	Mir Llinás	Guillermo
105	Molina Mulet	Francisco
106	Mora Gil	Sebastián
107	Mora Lliteras	Gabriel
108	Morro	Antonio
109	Morro Albertó	Antonio
110	Munar Munar	Jaime
111	Muntaner Gomila	Onofre
112	Mut Pou	Andrés
113	Nadal Capllonch	Antonio
114	Obrador Obrador	Sebastián
115	Oliver Ribas	Antonio
116	Oliver Solivellas	Francesc
117	Ordas Gallego	Joaquín
118	Ordás Gallego	Joaquín
119	Palmer Escalas	Bernardo
120	Palmer Terrasa	Antonio

121	Parejo Andreu	Bernardo
122	Parets Roca	Bartolomé
123	Pascual Sastre	Miguel
124	Perecos	Bernardo
125	Perelló Capellas	Antonio
126	Perpiñá	Miguel
127	Piñá	Juan
128	Pizá Matx	Miguel
129	Pizá Matx	Miguel
130	Planas Bonet	Rafael
131	Pol Ramis	Ignacio
132	Prats Terrasa	Martín
133	Prieto	Marcelino
134	Puig Carbonell	Jaime
135	Quintana Campins	Bernardo
136	Ramis	Bernardo
137	Ramis Cañellas	Juan
138	Ramis Ferrer	Jorge
139	Ramis Pons	Bartolomé
140	Riera Ribas	Pedro
141	Rigo Corvelant	Salvador
142	Ripoll Torres	Juan
143	Roca Marimón	Juan
144	Rovira Ferrer	Pedro
145	Rullán Pol	Joaquin
146	Salom	Pablo
147	Salom	Miguel
148	Salord Escandell	Juan
149	Salvá Mojer	Pablo
150	Sans	Juan
151	Sans Pons	Bartolomé
152	Seguí Company	Gabriel
153	Suñer Marí	Antonio
154	Sureda Campins	Sebastián
155	Sureda Colom	Onofre
156	Sureda Frau	Juan
157	Sureda Saletas	José
158	Terrasa Regis	Francisco
159	Tomás Coll	Jaime
160	Tomás Monserrat	Pedro
161	Tomás Prats	Antonio
162	Torres Maria	Juan
163	Vaquer Romaguera	Juan

164	Vidal Bibiloni	Pedro
165	Vidal Massot	Jorge
166	Vidal Ramón	Miguel
167	Vidal Sancho	Miguel
168	Vila Tous	Juan
169	Vila Vives	Martín

Fuentes: BOPB, 22-12-1936/24-10.1936/1-12-1936/3-12-1936/3-11-1936/

ANEXO 4

TRABAJADORES FERROVIARIOS Y TRANVIARIOS ASESINADOS E IDENTIFICADOS 1936-1937		
<i>FF.CC de Mallorca</i>		
Miguel	Femenias Mas	Presidente Unión Ferroviaria
Juan	Guiscafré Gili	Servicio de movimiento FF.CC. de Mallorca
Francisco	Oliver Solivellas	Fogonero FF.CC. de Mallorca
Bernardo	Parejo Andreu	Guardavías FF.CC. de Mallorca
Bernardo	Ramis	Brigada de vías y obras FF.CC. de Mallorca
Juan	Sans Fiol	Brigada de vías y obras FF.CC. de Mallorca
Bartolomé	Sans Pons	Brigada de vías y obras FF.CC. de Mallorca
José	Miró Picó	Brigada de vías y obras FF.CC. de Mallorca
Antonio	Tomás Prats	Oficinista FF.CC. de Mallorca
<i>F.C de Sóller</i>		
Cristino	Núñez Peña	Unión Ferroviaria-Sóller
Antonio	Ochagavía Servera	Unión Ferroviaria-Sóller
<i>Sociedad General de Tranvías Eléctricos</i>		
Nicolás	Cañellas	SG de Tranvías
Jaime	Capó Amengual	SG de Tranvías
Francisco	González Navarro	SG de Tranvías
Juan	Perelló Serra	SG de Tranvías

Fuentes: CAPELLÀ, 1989; GARÍ, 2017; VIDAL, 2023.

BIBLIOGRAFÍA.

- AGUILERA POVEDANO, M. (2019). "Italia en la Guerra Civil Española. el capitán Villegas y el origen de la Aviación Legionaria de Baleares". *Cuadernos de Historia Contemporánea* 41, pp. 285-304.,
- AGUILERA POVEDANO, M. (2022). El Oro de Mussolini. Madrid: Arzalia Ediciones,.
- ARÓSTEGUI, J. (1996). "La Guerra Civil, 1936-1939". *Historia de España* 27. Madrid: Historia 16.,
- BASES DE TRABAJO (1933). Presentadas por el Consejo Obrero Ferroviario y acordadas por el Jurado Mixto de Ferrocarriles. Sección Mallorca. Palma: Imp. Politécnica.
- BERNANOS, G. (1981). *Els grans cementiris sota la lluna*. Barcelona: La Magrana.
- BERNERI, C. (1937). *Mussolini a la conquesta de las Baleares*, Reedición 2012, La Malatesta, Madrid
- BRAY, N. (1937). Mallorca salvada, Imp. La Esperanza, Palma,
- CAÑELLAS SERRANO, N. (2001). *El Ferrocarril a Mallorca. La via del progrés*, Documenta Balear, Palma
- CAPELLÀ FORNÉS, LI. (1986). "Memòria viva entorn d'una fàbrica de material bè·lic" en *Memòria Civil. Mallorca en guerra* 45. Suplemento diario *Baleares*, Palma
- CAPELLÀ FORNÉS, LI. (1989). *Diccionari Vermell*, Editorial Moll, Palma
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MALLORCA. *Memorias*, 1930-1950.
- DE BUEN y del COS, O. (2003). *Mis memorias* (Zuera, 1863-Toulouse, 1939). Institución Fernando, El Católico (CSIC), Zaragoza.
- DE ZAYAS, A. (1955). *Historia de la Vieja Guardia de Baleares*, Imp. Sáez, Madrid
- DURÁN PASTOR, M. (1986). "El salto de Goded a Barcelona" en *Memòria Civil. Mallorca en guerra* 10, suplemento diario *Baleares*, Palma
- ESCARTÍN BISBAL, J.M. (1999). "El taller, base industrial de Mallorca", *Randa*, 43.
- GABRIEL SIRVENT, P. (1973). *El moviment obrer a Mallorca*, Curial, Barcelona.
- GARÍ SALLERAS, B. (2017). *La repressió Mallorca en el transcurs de la Guerra Civil (1936-1939). Memòria d'una eliminació planificada*. Tesis doctoral, Universitat de les Illes Balears.
- GAYOSO ENRIQUE, P. (1996). "Conjuntura crítica i activitat comercial a Mallorca (1933-1939)", *Estudis Baleàrics*, 53, pp. 49-61, Palma
- GINARD FÉRON, D. (1999). *El moviment obrer de Mallorca i la guerra civil (1936-1939)*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona

GINARD FÉRON, D. (2007). "Les repressions de 1936-1939 a les Illes Balears. Una anàlisi comparativa" en PAGÈS i BLANCH (Dir.) *La Guerra Civil als Països Catalans*, Publicacions de la Universitat de València, pp. 257-297.

JAUME ROSSELLÓ, A. (1935). *La insurrección de octubre*. Cataluña, Asturias, Baleares. (Reedición 1997. Respublica Edicions, Eivissa.

JOVER AVELLÀ, G. y MOREY TOUS, A. (2003). "La crisi de l'ordre feudal (1800-1841) i l'agonia dels latifundis nobiliaris (1841-1950)" en CONGOST, R; JOVER, G; BIAGIOLI, G.. *L'organització de l'espai rural a l'Europa mediterrània*, Biblioteca d'Història Rural, Girona.

MANERA ERBINA, C. (2001), *Història del creixement econòmic a Mallorca, 1700-2000*, Leonard Muntaner Editor, Palma.

MANERA ERBINA, C. y MOLINA DE DIOS, R. (2022). "Créixer amb microinnovacions i millores productives. El cas balear a partir del registre de patents (1879-1966)" MANERA, C. y MOLINA, R. (Dir.) *Industrialització històrica i nova indústria a les Balears (1850-2022)*, Leonard Muntaner Editor, Palma

MARTÍNEZ BANDE, J.M. (1970). *La invasión de Aragón y el desembarco en Mallorca* Servicio Histórico Militar / Ed. San Martín, Madrid.

MAS QUETGLAS, J. (2003). *Els mallorquins de Franco. La Falange i el Moviment Nacional*. Documenta balear, Palma.

MASSOT i MUNTANER, J. (1987). *El desembarcament de Bayo a Mallorca, agost-setembre de 1936*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona

MASSOT i MUNTANER, J. (1996). *El primer franquisme a Mallorca*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona

MASSOT i MUNTANER, J. (2002). Aspectes de la guerra civil a les Illes Balears, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona

MEMORIAS DE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO 1922, MINISTERIO DE TRABAJO (Onceava regió), Imp. Suc. M.Minuesa, Madrid.

MOLINA DE DIOS, R. (2003). *Treball intensiu, treballadors polivalents. Treball, salaris i cost de la vida. Mallorca 1850-1936*. Conselleria de Economia, Comerç i Indústria, Palma.

MOLINA DE DIOS, R. (2007). "El salario como indicador. Consumo, niveles de vida y desequilibrios en el mercado de trabajo. Mallorca 1860-1936" en *Revista de Historia de la economía y la empresa*, pp. 341-369, BBVA Archivo Histórico. Bilbao.

MOLINA DE DIOS, R. y MOREY TOUS (2012). "Ferrocarril, localización empresarial y transformaciones urbanísticas", *Tst. Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 23, pp. 100-129

MOSELEY, R. (2001). *El conde Ciano. La sombra de Mussolini*, Ed. Temas de Hoy, Madrid.

OLAIZOLA ELORDI, J. (2011). “Represión y reconversión en el ferrocarril del Urola” en MUÑOZ RUBIO (Ed.) *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril. una perspectiva internacional*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid

PLAZA PLAZA, A. (2012). El sindicalismo ferroviario en España. de las sociedades mutualista a los sindicatos de industria (1870-1936), Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

PLAZA PLAZA, A. (2016). “El sindicalismo ferroviario en España. de las sociedades mutualista a los sindicatos de clase (1870-1936)”, *Tst. Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 30, pp.14-47.

PÉREZ FERNÁNDEZ, M. (1937). Cuatro meses de barbarie. Mallorca bajo el terror fascista. València. Servicio de Propaganda y Prensa de la CNT-AIT. Reedición Edicions del Moixet Demagog, 2009, Palma.

POLO MURIEL, F. (2019). *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid

PULPILLO LEIVA , C. (2013). Orígenes del franquismo. la constricción de “La Nueva España” (1936-1941) ORÍGENES DEL FRANQUISMO. LA CONSTRUCCIÓN DE LA “NUEVA ESPAÑA” (1936–1941). Tesis doctoral, Un. Rey Juan Carlos. <https://burjcdigital.urjc.es/handle/10115/12442>

SANTA MARINA, L. (2011). “La depuración del personal en el ferrocarril metropolitano transversal”, en MUÑOZ RUBIO (Ed.) *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril. una perspectiva internacional*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid

SANLLORENTE, F. (2004). “El tribunal de responsabilidades políticas de Baleares (1939-1942)”, *Boletín de la Societat Arqueològica Luliana*, 60, pp. 267-282.

SILVA, E. y MACÍAS, S. (2003). *Las fosas de Franco. Los republicanos que el dictador dejó en las cunetas*. Ed. Temas de Hoy, Madrid.

SINDICATO NACIONAL FERROVIARIO. Memorias de los congresos de 1928 y 1933. Gráfica Socialista, Madrid

TOMÀS RAMIS, PAU (2021). *Els mallorquins a l'Olimpíada que no fou. Expedició a l'Olimpíada Popular de Barcelona, 1936*. Galés Edicions, Paterna.

TRUYOL MARTORELL, M. (1940). *La intendencia de Baleares en el Glorioso Movimiento Nacional (1936-1939)*, Imp. Tous, Palma

VIDAL NICOLAU, A. (2021). *Els orígens del socialisme a Mallorca (1892-1930)* Tesis doctoral, p.79, Universitat de les Illes Balears,

VIDAL NICOLAU, A. (2023). *La guerra civil a Palma*, Illa Edicions, Palma.

DE ZAYAS, A. (1955). *Historia de la Vieja Guardia de Baleares*, Imp. Sáez, Madrid