



Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional

Autores: Miguel Muñoz Rubio (Editor)

Editorial: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2011

ISBN: 978-84-89649-68-2

Páginas: 491

No es fácil abordar la lectura sistematizada de un libro de casi 500 páginas, visiblemente repleto de informaciones y reflexiones estructuradas a lo largo de una veintena de capítulos escritos por algo más de 20 coautores que escriben sobre casos de distintos países (Christian Chevandier, Albert Churella, Dudley Clark, Francisco de los Cobos, Gustavo Nicolás, Diane Drummond, Jairo Fernández, Paul van Heesvelde, Stefano Maggi, Tomás Martínez, Miguel Muñoz Rubio, Juan José Olaizola, Silvana Alejandra Palermo, Ernesto Petrucci, Antonio Plaza, Francisco Polo, Georges Ribeill, Luis Santa Marina, Ana Paula

Vieira da Silva e Sousa y Marco Henrique Zambello).

Tenemos delante un libro denso con una larga nómina de especialistas en historia de los ferrocarriles en períodos históricos diferentes y con líneas de investigación muy variadas, las cuales, al ser colocadas en un mismo plano de conocimiento, nos ofrecen un panorama amplio y una interesante aproximación al análisis comparado a nivel internacional, con casos concretos de Argentina, Bélgica, Brasil, Estados Unidos, Francia, Italia, Portugal, Reino Unido y, evidentemente, España, el país más representado en esa dilatada lista de estudios e investigaciones, con ocho capítulos en total, cuatro sobre temáticas anteriores a la Guerra Civil y otros cuatro centrados en el período de la dictadura franquista.

Leerlo con intención de conocerlo en su totalidad, ciertamente, puede parecer difícil, incluso para el experto en temáticas afines, las que aquí se abordan como centrales, desde la gestación de las relaciones laborales y el desarrollo histórico del sindicalismo, hasta la represión de la conflictividad socio-laboral, a veces muy constreñida en contextos generales de fuerte represión política. Rápidamente pueden operar en la memoria lectora del historiador dos sensaciones muy contrastadas por la experiencia, acaso dos de los prejuicios intelectuales que suelen asaltar al estudioso y quizás también al interesado. A primera vista creemos estar delante del típicamente abultado libro de actas de un congreso internacional (una apariencia que, en este caso, en parte se reafirma al ser presentado como el libro que reproduce los trabajos leídos en una sección temática del V Congreso de Historia Ferroviaria, celebrado en

[214]

octubre de 2009 en Palma de Mallorca, bajo la atenta mirada orientadora de Carme Molinero, una de las mejores especialistas en la historia social de las relaciones laborales durante el franquismo). Después, y como resultado de esa primera impresión, nos barruntamos que, presumiblemente, el libro albergará una miscelánea de aportaciones dispersas o, en el mejor de los casos, más o menos relacionadas con la cuestión central que en su día convocó a ponentes y comunicantes, en este caso, la historiografía del mundo del trabajo ferroviario y de los marcos de relación laboral en distintos países, centrando aún más la mirada en el análisis de varias experiencias de acción sindical y de algunas respuestas represivas tanto estatales como empresariales, todo ello a través de un eje cronológico que abarca los siglos XIX y XX.

Evidentemente, un libro así, por su propia naturaleza, se presta a ser leído de forma parcial y fragmentaria, acudiendo directamente a lo que más puntualmente nos puede interesar. Pero no es menos cierto que, al mismo tiempo, con la estructura que ha resultado tener, a fin de cuentas muy bien resituada en torno al eje cronológico, podemos leer capítulos distintos intentando relacionar sus contenidos temáticos para, de alguna manera, comparar los casos. En efecto, el libro nos permite tejer ejes categoriales que agrupen lecturas de casos distintos por períodos históricos o por criterios comparativos. Seguidamente voy a proponer algunos de lo que creo posibles y para ello tendré que aludir a los títulos o a los contenidos de ciertos capítulos, a sabiendas de que la obra tiene muchas más posibilidades y a buen seguro el lector podrá componer y añadir otras formas de agrupar y rela-

cionar los mismos casos u otros que aquí no se van a citar.

Gracias a este libro puede conocerse bien la realidad de la acción colectiva ante los conflictos laborales en el seno de las grandes empresas de ferrocarriles (como los talleres ferroviarios de Bélgica y Gran Bretaña durante el siglo XIX, o los casos de las compañías ferroviarias españolas Norte y MZA a principios del XX). Y se puede seguir la secuencia de las grandes oleadas huelguísticas protagonizadas por los trabajadores ferroviarios de distintos países, como la que en 1900 protagonizó el primer sindicato ferroviario de carácter permanente del Reino Unido, o las que se sucedieron a lo largo de 1917 en España y en Argentina (donde, por cierto, destacó el papel de las mujeres, “las huelguistas”), o durante 1920 en Francia, entre otros episodios destacables que, lógicamente, también informan sobre el papel desempeñado por los principales actores de los conflictos, la Administración, el empresariado y el sindicalismo.

Con las múltiples lecturas posibles que ofrece este libro también es factible profundizar en las distintas formas que históricamente ha adquirido la gestación de la organización sindical y, en ese sentido, es particularmente elocuente el capítulo dedicado a la acción sindical colectiva en los talleres de las compañías ferroviarias británicas entre 1840 y 1914. En todo tipo de ámbitos territoriales hubo de vivirse un proceso siempre difícil, con experiencias de lucha marcadas (o no tanto) por la militancia política de los sindicalistas y en ocasiones, como ya se ha dicho, desenvueltas en contextos de fuerte represión política (caso de los estudios que aquí se ofrecen sobre las depuraciones lle-

vadas a cabo por el fascismo italiano y por el régimen de Franco en España o acerca de la durísima represión que vivieron los trabajadores de los ferrocarriles franceses durante “los años negros”, un *continuum* que comprende los años de preguerra y los que siguieron a la Liberación).

Por otro lado, tampoco se obvian los casos que informan de las previsibles y sin embargo a veces paradójicas respuestas empresariales, no pocas veces definidas por el rechazo contumaz del sindicalismo obrero (lo que sí queda patente en muchos casos, por ejemplo, y sin ir más lejos, en Asturias entre 1909 y 1917), y, sin embargo, no siempre reducibles como mera reacción antagónica y hostil. Así, podemos observar procesos de creación de “una cultura ferroviaria específica”, como la que se genera en Malinas (Bélgica) a partir de 1836 con la creación del Taller Central de los Ferrocarriles Estatales (“una ciudad dentro de la ciudad”); o la puesta en marcha de estrategias de “paternalismo empresarial” que muy a las claras perseguían asentar el control, invisibilizar la coerción y evitar la conflictividad, tácticas patronales que no siempre fueron bien aceptadas por los obreros ferroviarios (como se demuestra en el capítulo dedicado a “la resistencia de los trabajadores a los sindicatos de empresa” en la Pennsylvania Railroad entre 1920 y 1935).

Por último, no puede pasarse por alto la importancia que adquiere en un libro de amplia mirada internacional, el abultamiento de los capítulos dedicados a España. Por un lado, pueden leerse cuatro trabajos que tocan el fondo de las relaciones laborales entre empresas y sindicatos, con la conflictividad como telón de fondo y a veces como campo

directo de enfrentamiento, a lo largo de las tres primeras décadas del siglo XX y en territorios emblemáticos del espacio ferroviario español, con Asturias como protagonista principal. Por otra parte, también aparecen otros cuatro capítulos que estudian la experiencia de la represión franquista contra el personal de ferrocarriles y sus sectores más movilizados, dos de ellos sobre la depuración del personal (en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España y en el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona Transversal), otro que analiza el doble impacto de la represión y la reconversión en el Ferrocarril de Urola, y uno más que se centra en la resistencia de los obreros ferroviarios, en su aportación a la lucha anti-franquista y a la creación de un sindicalismo democrático, deteniéndose en escrutar el papel del PCE dentro de las clandestinas Comisiones Obreras Ferroviarias de Madrid durante los años sesenta.

No obstante las dificultades que hemos señalado, las que lógicamente no se pueden sortear del todo, también hay que advertir al lector de que, por fortuna, este libro lleva dentro esa suerte de llave maestra que nos permite abrir rápidamente la puerta de su coherencia interna: el capítulo introductorio. En efecto, los 19 trabajos que se publican en *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional* van precedidos de una magnífica introducción, la que, además de leerse al principio, quizás convenga no perder de vista o incluso releer después, porque en ella se consigue breve y elocuentemente hilvanar la estructura entera y el enfoque resultante de toda la obra.

[216]

Además de presentar breve y significativamente la información de cada uno de los capítulos dando pistas sobre su posible relación sub-temática y poniendo en valor la relevancia del ferrocarril como objeto de investigación (el cual, aunque tímidamente haya empezado a ser relevante para la Historia Económica, tenía pendiente y necesitaba como agua de mayo el enfoque de la Historia Social), Miguel Muñoz Rubio, autor de la introducción, logra dar sentido y coherencia al conjunto entero de unas aportaciones marcadas por la diversidad temática, temporal y territorial, consiguiendo otorgarle una estructura inteligible como libro de historia, de lo que da buena cuenta algún párrafo como el que se reproduce aquí (p. 14):

“Si [representando el 1.4% de la población activa española en los años treinta del siglo XX, el 1.2% durante la autarquía franquista y el 0.2% en 1999] su dimensión cuantitativa resulta suficiente por sí misma para convertir el empleo ferroviario en un hecho singu-

lar, merecedor de algo más que las escasas referencias que le ha dedicado la Historia Económica, su dimensión cualitativa, dada su complejidad, es mucho más trascendente aún. En efecto, dadas sus peculiares características, que dependían de la implementación de sistemas productivos diferentes, tanto en lo organizativo y en lo tecnológico como, por supuesto, en el empleo, el ferrocarril tuvo que dotarse de un nuevo tipo de organización que fuese capaz de resolver las complejas exigencias que comportaba. Así y aquí surgió la moderna empresa corporativa, que, como explicó Chandler, representó un avance cualitativo de la empresa capitalista. Ello dio lugar al nacimiento de un tipo de relaciones laborales que determinará la historia social de estas empresas prácticamente hasta los años treinta del siglo XX y que, en buena medida, será matriz del sindicalismo de clase que surgiría durante este largo período”.

Pedro Oliver Olmo (Universidad de Castilla-La Mancha)