

Reseñas



El sindicalismo ferroviario en España: de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)

Autor: Antonio Plaza Plaza
Editorial: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2012
ISBN: 978-84-89649-91-0
Páginas: 438

En 1998 se cumplía siglo y medio de existencia del ferrocarril. Para conmemorar el evento, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles convocó el primer congreso internacional de historia ferroviaria a celebrar en Alicante ese año. El elevado número de concurrentes, de un lado, y la calidad de la mayoría de las ponencias y comunicaciones, del otro, animó a la Fundación a repetir la experiencia que acabaría por convertirse desde entonces en práctica habitual. Ninguna de las intervenciones, sin embargo, trató de manera expresa la dimensión social, lo que

no dejaba de ser sorprendente si se piensa que los ferrocarriles constituyeron el sector donde se habían fraguado las empresas que movilizaron más recursos humanos y que los ferroviarios constituyeron una de las piezas fundamentales del movimiento obrero, ya que formaban la vanguardia del sindicalismo. Y es que, como reconocían los autores -M. Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández y J. Vidal Olivares- de la introducción al libro *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, que recogía las actas del Congreso, la historia del trabajo y de sus trabajadores seguía siendo un terreno yermo por lo que a la investigación histórica se refiere, “pudiéndose contar con los dedos de una mano” los trabajos reseñables relativos a la época de las compañías privadas; de las dos si se incluye la época de Renfe.

Aunque el retraso respecto a la historiografía ferroviaria francesa, inglesa o americana no ha desaparecido, en el último decenio el panorama ha mejorado sensiblemente. Aunque no todo lo que cabía esperar, algo sabemos ya de aspectos como el volumen de empleo, las condiciones de vida, el nivel de los salarios y las prestaciones extrasalariales, la segmentación del trabajo según el género, los mecanismos de reclutamiento del empleo, las relaciones entre empleadores y empleados, la seguridad (de trabajadores y usuarios), los poblados ferroviarios, la gestión del personal o la formación de los directivos. Ciertamente, por lo general, se trata de estudios referidos a empresas y sectores concretos (frecuentemente poco representativos, con escasos datos básicos); que a menudo los asuntos laborales siguen constituyendo meros añadidos en buena parte de los trabajos; que del marco institucional, entendiéndolo por tal el conjunto de

regulaciones estatales y de normas empresariales, sin el que es difícil comprender el funcionamiento del mercado laboral ferroviario, nos queda mucho por averiguar; que de las relaciones entre el cambio tecnológico y las características de la mano de obra lo ignoramos prácticamente todo; que, al no haber existido debates metodológicos ni diálogo real entre disciplinas sociales (antropología, demografía, sociología, economía, historia) seguimos siendo proclives a repetir lugares comunes o descubrir mediterráneos. Pero que esto sea así, que el trecho recorrido sea aún pequeño, no debe confundirse con la carencia de producción, como si todo estuviese por hacer. Ni debe tenerse la sensación de que se sigue sin contar con los ferroviarios, los "principales protagonistas" de la historia, una idea en la que ha insistido recientemente Miguel Muñoz Rubio (el historiador que más ha contribuido precisamente a dinamizar su conocimiento desde la Fundación de Ferrocarriles Españolas) en su sugerente introducción al libro colectivo *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, editado en la Colección de Historia Ferroviaria (2011), obra que recoge los trabajos presentados en la sesión tercera del V Congreso de Historia Ferroviaria de Palma de Mallorca. El número y la calidad de los trabajos referidos a España desmienten categóricamente el aserto de Muñoz, aunque le asiste toda la razón cuando denuncia los efectos negativos que ha tenido la ausencia de debates.

Antonio Plaza, que fue uno de esos autores españoles que participaron en el mencionado libro, publicó al año siguiente (2012) y en la misma colección *El sindicalismo ferroviario en España: de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*, el libro que ahora se reseña y

cuyo título expresa sin ambages el tipo de historia del movimiento obrero que el autor propone. Se trata de una investigación contundente sobre el proceso de formación y desarrollo del asociacionismo ferroviario español entre 1870 y 1936. Por su rigor analítico, por su redacción y por su apabullante (y pertinente) cantidad de testimonios históricos, extraídos "básicamente de fuentes hemerográficas", dispersas en multitud de archivos, y "complementariamente de fuentes documentales y bibliográficas", se puede decir que estamos ante una de los mejores estudios sobre la acción sindical anterior a la Guerra Civil, y ante el relato más completo del sindicalismo ferroviario. Una obra llamada a ocupar, a juicio de M. Pérez Ledesma, que es quien dirigió la tesis en que se basa y quien la prologa, "un lugar destacado en la historia social contemporánea".

Además de la introducción, que incluye una sinopsis cabal del contenido, una relación detallada (y crítica) de las fuentes y las inexcusables precisiones metodológicas, el libro sigue "un esquema cronológico" y se divide en dos partes, separadas por la gran crisis ferroviaria de agosto de 1917, y once capítulos (subperíodos), de los que seis corresponden a la primera parte y cinco a la segunda. Los dos primeros capítulos los dedica Antonio Plaza a lo que él denomina "las circunstancias en que tuvo lugar la instalación del ferrocarril en España y la forma en que se realizaba el trabajo del personal empleado en este medio de transporte", esto es, a la historia económica del ferrocarril. Y la verdad es que demuestra conocerla bastante bien. Si carga el acento en las dos grandes compañías, Norte y MZA, es porque estas, una vez se concluyeron las fusiones y absorciones (finales del siglo XIX), controlaban un tercio del tendido ferroviario total y tres

cuartos del empleo del sector. Sus directivos y propietarios tuvieron una gran capacidad de influencia sobre la clase política y los medios de comunicación, con los que, señala el autor, mantuvieron "estrechas relaciones". Para afrontar los problemas que implicaba la movilización de una cantidad tan ingente de recursos humanos, las grandes ferroviarias españolas adoptaron el modelo burocratizado francés de gestión de empresas, caracterizado por los principios de centralización, jerarquía, formalización y especialización. Y, a juzgar por los resultados, resultó una solución eficiente. El reclutamiento de personal, la promoción y, en general, las reglas que definen las trayectorias laborales, se configuraron de forma similar a como se hizo en las grandes redes francesas y, en general, europeas, esto es, sobre la base del mérito, la capacidad y la subordinación de los trabajadores a los objetivos de la empresa.

A partir del capítulo cuarto y hasta el sexto, la obra se centra en lo que en verdad fue el tema de la investigación: describir el proceso de formación del asociacionismo ferroviario español hasta 1917. Un asociacionismo que, como en los demás países, tardó en arrancar más que en otras actividades productivas y se mantuvo débil durante bastante tiempo, debido, piensa Antonio Plaza, a la acción gubernativa, la oposición radical de las empresas y la propia naturaleza del medio laboral. En el primer momento, los trabajadores ferroviarios optaron, preferentemente, por unirse en asociaciones de carácter mutualista y cooperativas de consumo, y terminaron creando, en el último del siglo XIX, una forma propia de reagrupamiento: "las sociedades de resistencia de empresa". Su vida resultó bastante efímera (desaparecen en 1905) por la escasez de recursos y por

frontal oposición de la patronal. Pero la fecha clave de esta primera fase fue 1909, momento en el se creó, tutelada por la UGT, la Unión Ferroviaria, convertida, tres años después, en el primer sindicato de industria de ámbito estatal: la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles. Ésta, nada más nacer, habrá de lidiar con la convocatoria de la primera huelga general (1912), una tarea difícil, de la que saldrá maltrecha y dividida. En cualquier caso, y esto debe quedar claro, de la convulsa situación de ese momento saldrá el convencimiento de gestores y Gobierno de que el modelo paternalista y conciliador de relaciones laborales tenía graves limitaciones. La respuesta de las compañías al avance del sindicalismo socialista y anarquista (aún en ciernes) fue "organizar" y "sostener" organizaciones sindicales no reivindicativas: los sindicatos católicos y los sindicatos de empresa. La primera parte del libro concluye con un concienzudo análisis de la huelga ferroviaria de 1916 y su extensión a la huelga general del siguiente año, en la se combinaron factores generales (económicos, sociales y políticos) del país con los propios del sector ferroviario y, en particular, de Norte (ese año sus cuentas registraron un saldo negativo), cuya gestión hacía mucho tiempo que dejaba mucho que desear.

Con el fracaso de la huelga –que tuvo graves consecuencias de todo tipo (Norte despidió unos cinco mil empleados) e hizo que el sindicalismo ferroviario de clase, vinculado a la UGT, "entrara en una profunda crisis"– comienza Antonio Plaza la segunda parte del libro, que denomina de forma muy gráfica "la travesía del desierto". El primer tema de preocupación de las organizaciones de trabajadores ferroviarios fue la readmisión de los represaliados.

Tanto desde la socialista Federación de los Ferrocarriles Españoles como desde la CNT se intentaron varias soluciones ("acción negociada", "acción legal", "protesta organizada" y "acción política"), pero no tuvieron éxito. De ahí que, al final, ambos sindicatos decidieran modificar sus formas de organización y sus estrategias. Los socialistas retornaron a "un sindicalismo de base centralizada" con la formación del Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (Sindicato Nacional Ferroviario desde 1924), mientras que los anarquistas se inclinaron por la formación de los llamados sindicatos únicos del transporte. El golpe de estado del general Primo de Rivera, en 1923, alteró la situación. Clausurada la CNT, el sindicalismo ferroviario socialista, sin competencia, afianzó su hegemonía en el ámbito nacional, representando los ferroviarios, en 1931, "el tercer sector en importancia numérica de la central socialista, después de los campesinos y los trabajadores de la construcción". El relato acaba con la República, momento que supuso, a juicio de Antonio Plaza, un salto cualitativo fundamental. El Sindicato Nacional Ferroviario se verá obligado, ahora sí, a compartir la representación sindical en el sector con la renacida organización ferroviaria anarquista, y a exigir al Gobierno y las empresas respuestas inmediatas a demandas heredadas (retorno del los represaliados de 1917, mediación de los sindicatos en las relaciones laborales) o nuevas (seguro obligatorio de maternidad, extensión de la jornada de ocho horas a aquella parte del personal cuyo trabajo era marcadamente intermitente, retiro obligatorio para obreros eventuales, adaptación de la ley de accidentes de trabajo al convenio internacional). Cuando se produjo la sublevación militar de 1936, que con todo

acabó, el número de afiliados a los sindicatos socialistas y anarquistas rondaba los cincuenta mil en el primer caso y veinte mil en el segundo.

Para el que esto escribe, la construcción, con precisión suficiente, del marco general, institucional y cronológico, de los avatares del sindicalismo ferroviario español en la época de las compañías privadas es un regalo que no tiene precio. Nos faltaba ese referente tan preciado del que los investigadores de otros países hacía ya mucho que disponían.

Un problema del libro, sin embargo, es la ausencia de una contextualización historiográfica exterior, y la escasez de referencias a la bibliografía foránea. Falta incluso en la bibliografía, si no he no mirado mal, *Condiciones de Trabajo de los Ferroviarios en los diversos países*, un valioso libro que publicó en 1923 la Federación Internacional de los Obreros de Transporte. No es una cuestión baladí. Hubiera venido muy bien al lector un estado de la cuestión, todo lo breve que se quiera, para que el lector, permítaseme la digresión, conociera el alcance de los procesos de innovación metodológica y temática experimentados desde los años sesenta y setenta en la historia obrera/sindical del ferrocarril de países como Francia (G. Ribeill, C. Chevandier), Gran Bretaña (D. Drummond) o Estados Unidos (W. Licht, S. Stromquist), en los que la historia institucional (simplista, dicotómica y olvidadiza de los actores más importantes: los trabajadores corrientes) había alcanzado un notable desarrollo. La reconstrucción descriptiva de los hechos (y de la actividad de los militantes) dejaba paso a la investigación (más de base) de los factores que han condicionado el desarrollo del sindicalismo en todas sus dimensiones y que se situó

an más en las condiciones de vida social y profesional (donde en realidad se forjaron las identidades colectivas), que en la esfera estricta de la organización sindical. Nadie mejor que G. Ribeill expresó los aires de renovación en su pequeña obra de 1984, *Les Cheminots*, convertida en el libro de cabecera (y de reflexión) de los interesados en las cuestiones sociales del ferrocarril, a los que G. Ribeill instaba a dialogar con otras disciplinas sociales (antropología, demografía, economía, sociología, política), combinar enfoques, cruzar fuentes de distinto signo y ampliar la temática a esferas de la actividad humana a las no se había prestado la adecuada atención (la cultura, los procesos de trabajo, la educación, la religiosidad, el ocio o las diversas formas de lucha). Que la respuesta a las palabras de G. Ribeill no se hizo esperar lo demuestra la multiplicidad de estudios en la nueva línea sobre el sindicalismo ferroviario aparecidos desde entonces, así como la variedad de temas que ha ido enriqueciendo la agenda de los investigadores.

En España, sin embargo, nos queda aún mucho por reflexionar y más aún por hacer en prácticamente todos los campos. Respecto de lo primero, sabemos a dónde se debe mirar, y en relación con lo segundo las posibilidades son infinitas. Se debe insistir, desde luego, en la historia de las huelgas, los huelguistas, los sindicatos y sus militantes, en la de los que se opusieron, simplemente se abstuvieron, o se aprovecharon de los resultados, porque unos y otros contribuyeron a la construcción y naturaleza del movimiento social ferroviario. Y profundizar también, con criterios renovados, en la relación entre el capital y el trabajo en las compañías. La suerte es que, gracias al trabajo de A. Plaza, ya se dispone de buen marco refe-

rencial

Antes de acabar, me gustaría señalar algo del autor que también resalta M. Pérez Ledesma en el prólogo: su condición de catedrático de Enseñanza Secundaria, con todo lo que ello comporta a nivel profesional de alejamiento de los debates científicos, ausencia de incentivos académicos y penuria de medios. Investigar en esta situación no es tarea fácil; hacerlo bien es ya obra de titanes, o, si se prefiere, pasión por la historia.

Tomás Martínez Vara

Universidad Complutense de Madrid