

**El sindicalismo ferroviario de origen empresarial en España y la  
lucha de las compañías contra la acción reivindicativa (1913-1920)**  
The railway trade unionism of corporate origin in Spain and the struggle  
of the companies against the claiming action (1913-1920)

Antonio Plaza Plaza

**Resumen**

La convocatoria de la huelga de septiembre de 1912 por La Unión Ferroviaria Sección Catalana, a la que se adhirieron el sindicato ferroviario socialista, inducirá a las compañías del ferrocarril a luchar contra aquel. La Unión Ferroviaria (UGT). Con la constitución, primero de los sindicatos católicos, y después de organizaciones paraempresariales, las compañías ferroviarias buscaban frenar las reivindicaciones promovidas por La Unión Ferroviaria (UGT) desde 1909, para mejorar las condiciones laborales de los trabajadores del carril, así como aumentos salariales para contrarrestar las subidas de precios, y el reconocimiento del derecho de sindicación. Este derecho, aunque reconocido por la ley, en la práctica, no era respetado por las empresas. Los conocidos comúnmente, como “sindicatos amarillos” fueron utilizados por estas en torno a las huelgas de 1912, 1916 y 1917. Una vez anulada la resistencia de los sindicatos ferroviarios socialistas –la FNFE–, las compañías se beneficiarán, del respaldo de las organizaciones filoempresariales, utilizándolas para incrementar la presión sobre el gobierno.

**Palabras clave:** Sindicatos de empresa, sindicatos amarillos, FNFE, compañías

**Códigos JEL:** J51, J52, J81, J83

**Abstract**

The strike action taken by the Unión Ferroviaria (UGT), Sección Catalana, in September 1912 led the railway companies to fight the Unión to stop the claims promoted since 1909. Through the creation of Catholic unions and supra-business organizations, the railway companies wanted to counteract those demands, whose main goals were wage growth to compensate price increases, and effective recognition of the right to organize and bargain collectively. Though recognized by law, this right was neither accepted nor respected by the railway companies. These companies kept punishing unionize workers. The commonly known as "yellow unions" were used by the companies in the successive anti-union responses against 1912, 1916 and 1917 strikes. When railway unions resistance was overcome, the companies were supported by the supra-business organizations, which they used to put pressure on the Government.

**Key words:** Company unions, yellow unions, supra-business organizations, FNFE, railway companies.

**JEL codes:** J51, J52, J81, J83.

## **El sindicalismo ferroviario de origen empresarial en España y la lucha de las compañías contra la acción reivindicativa (1913-1920)**

[Fecha de recepción del original: 22/10/2018; versión definitiva: 19/3/2019]

Antonio Plaza Plaza<sup>Ψ</sup>

### **1. Introducción**

El fracaso de la huelga ferroviaria convocada en septiembre de 1912 y la necesidad de abordar un proceso de transformación interna, se hacían imprescindibles para dar cauce a los cambios necesarios que había experimentado La Unión Ferroviaria, la organización ferroviaria socialista –la principal fuerza sindical en el sector del transporte–, constituido en julio de 1909, y que, a la vez contemplara las reivindicaciones de los trabajadores. Estas demandas no habían tenido eco hasta entonces entre las compañías ferroviarias, ni en el Estado, y apenas habían trascendido a la opinión pública. La reconversión de aquel sindicato en la Federación de Nacional de Ferroviarios Españoles [FNFE] –nueva denominación– desde el verano de 1912, exigirá un complejo proceso de adaptación, para atender a los retos impuestos por el crecimiento experimentado por el sindicato en sus tres años de vida, y las nuevas necesidades experimentadas por el personal. Al mismo tiempo, resultaba obligado para los responsables del sindicato el cumplimiento de las decisiones aprobadas en el congreso de la organización, celebrado en junio de 1912<sup>1</sup>.

---

<sup>Ψ</sup> Profesor de Historia jubilado (IES “Blas de Otero”. Madrid). Contacto: a\_plazaplaza@yahoo.es

<sup>1</sup> La información sobre el congreso de La Unión Ferroviaria, de junio de 1912, y sobre la huelga de septiembre de ese año, en Plaza (2012), 130-138.

## **2. En busca de la equidistancia. La labor de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles en 1913**

En febrero de 1913 el Comité nacional de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles anunciaba una previsión de los trabajos a realizar por esta organización. De una parte, se avanzaba una fecha límite para la reorganización de la sociedad, unos trabajos que debían culminar en mayo. También estaba previsto hacer un estudio sobre las aspiraciones del personal ferroviario, que pudieran asumir las compañías con los recursos que se supone que disponían. Con los datos obtenidos, el Comité trazaría un plan de reivindicaciones donde figurasen mejoras económicas y propuestas laborales, el cual estaría destinado a orientar el nuevo congreso de la FNFE, previsto para julio de 1914. El otro aspecto anunciado por el Comité nacional era su voluntad de continuar la propaganda sindical por todas las líneas<sup>2</sup>.

Los trabajos de propaganda anunciados habían comenzado a mediados de enero de 1913, cuando Vicente Barrio y Ramón Cordoncillo –presidente y secretario, respectivamente, de la FNFE– emprendían un nuevo viaje a Andalucía, en busca de nuevas afiliaciones al sindicato. La primera zona visitada fue la región minera onubense, donde también estaba presente la organización ferroviaria. Posteriormente continuarán su periplo andaluz desde Sevilla a Almería, deteniéndose preferentemente en aquellos lugares donde la conducta de las compañías con sus empleados resultaba más abusiva<sup>3</sup>.

En el mes de mayo iniciaban la segunda campaña de propaganda. Esta se dirige a las líneas explotadas por la compañía Norte, en Cataluña y Levante, contactando con las principales secciones sindicales establecidas entre Barcelona y Valencia. Barrio irá acompañado, en este caso, de Martín Sanz, el presidente del Sindicato Norte<sup>4</sup>. Finalmente, estaba también previsto realizar una tercera campaña, en la segunda mitad

---

<sup>2</sup> *La Vanguardia* (Barcelona), 4 de febrero de 1913, p. 3 y *La Crónica* (Madrid), 10 de febrero de 1913, pp. 1-2: “La Federación de Ferroviarios”. El documento citado de la FNFE se ha reconstruido a partir de las reseñas parciales de ambos periódicos.

<sup>3</sup> *El Socialista* (Madrid), 7 de febrero de 1913, p. 3: “Notas ferroviarias”; y, *España Nueva* (Madrid), 8 de enero de 1913, p. 3: “Los ferroviarios”. Una primera impresión parece revelar que el principal objetivo de este viaje apunta a Riotinto y su cuenca, donde ambos líderes debieron permanecer varios días, aunque se trate de encubrirlo, ampliando el recorrido del viaje de propaganda por el resto de Andalucía. La presencia de la organización ferroviaria socialista en la zona minera se había iniciado en 1912, cuando Francisco Bascuñana –presidente de La Unión Ferroviaria, en Málaga– organiza la sección de Huelva, que integrará primero al personal de la compañía MZA de la provincia, y más tarde a los obreros del ferrocarril de la Rio Tinto Company. A comienzos de 1913 se iniciaba la afiliación en el sindicato ferroviario de los obreros de aquella compañía, que trabajaban en explotaciones de la cuenca minera onubense, una presencia sindical que provocó el recelo de la empresa minera, que trató de poner trabas e impedimentos a la sindicación de sus mineros en la UGT. Información sobre el tema en Arenas Posadas (1999), 237-262.

<sup>4</sup> *El Socialista* (Madrid), 11-13 de mayo de 1913, p. 3: “Propaganda ferroviaria”.

de julio de 1913. Esta última se dirigirá a tierras de Galicia, para atender la demanda de los ferroviarios que trabajaban en las líneas gestionadas por Norte y la MZOV.<sup>5</sup>

La FNFE propondrá también que –en lo sucesivo, y con independencia de ella–, los sindicatos y las secciones ferroviarias creasen sus propias comisiones de propaganda. Su cometido sería organizar actos públicos allí donde se hallen, para que expongan públicamente asuntos relacionados con la situación que viven los trabajadores locales, aunque en los debates primen ciertos temas comunes, como los siguientes:

- La pasividad del gobierno frente a los conflictos que oponen a las compañías con sus empleados, y su tolerancia frente al comportamiento de las empresas.
- La disconformidad con el reparto discrecional de los ascensos que hacen las empresas, y la protesta contra las represalias impuestas sobre los obreros que participaron en la anterior huelga.
- La invitación a todas las secciones ferroviarias de España para secundar una campaña de difusión sobre las reclamaciones expuestas. Su culminación sería la celebración de congresos de los sindicatos de compañías, donde se concrete un plan definitivo de reivindicaciones para llevar al próximo congreso nacional<sup>6</sup>.

A título de resumen, en 1913 el Comité nacional de la FNFE orientará sus actividades hacia tres tareas preferentes:

1) La organizativa. Se busca culminar antes del verano de 1913 la reordenación de la estructura interna de la organización ferroviaria –FNFE–. El objetivo último que se persigue era la constitución de los sindicatos de compañías, puesto que las secciones –establecidas en localidades– seguían siendo las mismas, exceptuando las de nueva creación, aunque orgánicamente dependan ahora de los sindicatos, y estos de FNFE<sup>7</sup>

2) La puesta en marcha de campañas de propaganda sindical por las líneas, que puedan recorrer todo el estado. En el pasado se encargaban de ella los propagandistas de la Varia, organización que dependía de la Casa del Pueblo madrileña. Desempeñar esa labor pasa ahora a ser competencia de los miembros del Comité nacional de la organización, que encarga la ejecución de las campañas de propaganda a tres de los dirigentes ferroviarios de mayor significación: Vicente Barrio, Miguel Sastre y Ramón

---

<sup>5</sup> *El Faro de Vigo*, 18-22 de julio de 1913, “Vicente Barrio en Galicia”, y *El Socialista* (Madrid), 21/ 27 de julio de 1913: “Barrio, de propaganda”. La MZOV era una compañía ferroviaria menor, cuya presencia se situaba a caballo entre Galicia y el oeste de Castilla la Vieja.

<sup>6</sup> *El Liberal* (Barcelona), 18 de marzo de 1913, p. 1: “Los ferroviarios”. También *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 52 (1.º de abril de 1913), p. 2: “Mitin de protesta. Contra el gobierno y las compañías”.

<sup>7</sup> Este esquema organizativo no aparece así expresado en los estatutos de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles aprobados en 1912, quedando pendiente su regulación para los reglamentos posteriores. La propuesta aparece recogida en un documento específico aprobado por el Comité, y cuyo contenido esencial se publica en *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 43 (1.º de octubre de 1912), p. 3: “Reglamento para [las] secciones”.

Cordoncillo. Para ello, siguen el modelo aplicado antes en La Unión Ferroviaria; en primer lugar, constituir nuevas secciones allí donde no las hay; y, después, tomar el pulso a la organización ferroviaria en cada sindicato y/o línea, evaluando su estado y funcionamiento. Se pretendía así conocer en directo los problemas, actuaciones y desarrollo de los sindicatos y secciones, en las diferentes provincias y líneas.

3) La consolidación de la actividad sindical en el interior de los sindicatos y secciones. De este modo, se buscaba fortalecer la acción emprendida desde la FNFE, mediante la extensión de la práctica sindical y la propaganda en el interior de los sindicatos de empresa. Se trataba –en último caso– de impulsar la labor asociativa, para reforzar también la cohesión entre la militancia.

Durante los últimos meses de 1912 y al comienzo de 1913, el Comité nacional de la FNFE se verá también presionado por las secciones. Desde los sindicatos de compañía y las secciones se exige a aquel que se defina públicamente ante el comportamiento altivo de las compañías, que si bien han concedido mejoras parciales a sus empleados, éstas se aplican con discrecionalidad entre los empleados. Ante la evidencia, varias secciones y sindicatos pedirán al Comité que exponga su posición ante los hechos.

La postura de los dirigentes de la FNFE ante esta solicitud será eludir un pronunciamiento claro, contestando a través del periódico del sindicato. Afirman, que las peticiones que se trasladaron a las compañías eran muy extensas, y que no debe extrañar que no se concedieran todas. Ante la falta de respuestas de las empresas, la FNFE recurre, una vez más, a hablar de la necesidad de la organización, como si esta opción fuese la solución a la petición planteada. Desde el Comité, también se preguntan si la respuesta que hay que dar debe ser individual (del Comité, o de los dirigentes) o colectiva, entendiendo por tal, al conjunto de los ferroviarios asociados.

Existe la impresión de que la propia FNFE carece de respuestas convincentes, ante la impaciencia y la decepción sufridas por los ferroviarios de las secciones. Los pronunciamientos y las quejas de estos son habituales, especialmente a través de los periódicos de los sindicatos y secciones, tras una larga espera, y el goteo de concesiones y mejoras limitadas concedidas por parte de las empresas, que sólo benefician al personal más dócil. También cabe especular con la idea de que, muchos ferroviarios –incluyendo los propios dirigentes sindicales–, creían que ante una presión sindical sostenida, el estado respondería concediendo las peticiones solicitadas.

Pese a considerar la existencia de acuerdos e intereses comunes entre autoridades y compañías, los máximos responsables de la FNFE siempre confiaron en que el gobierno cediese a la presión del sindicalismo organizado, ante el riesgo de la huelga y el número de trabajadores ferroviarios implicados en el movimiento. Por eso ahora resulta difícil pensar que, después del fracaso de la huelga de septiembre de 1912, los

responsables del sindicato confíen en aumentar la afiliación, en unos momentos en que el movimiento sindical manifiesta síntomas de debilidad. En estas circunstancias, esperar que crezca la militancia, y por tanto disponer de más apoyos, era poco realista.

La precipitación del movimiento iniciado en septiembre de 1912 por La Unión Ferroviaria Sección Catalana, adelantándose a proponer la huelga, como reacción a la escasa respuesta de las empresas a las demandas solicitadas, encontrará también una escasa disposición de la dirección de la FNFE a respaldar el movimiento a nivel de todo el estado. La evolución de los acontecimientos posteriores ratificó la idea de que el Comité nacional buscaba una fórmula que justifique la desconvocatoria, para evitar participar en la huelga, tras haberse visto obligado a asumirla por imposición de las bases, al secundar el movimiento huelguístico una mayoría de sus afiliados. Al desconvocar la huelga, la FNFE estará aceptando unas condiciones apenas esbozadas por el Gobierno, y sin la garantía de que las compañías estarían dispuestas a respaldarlas.

El desarrollo de los hechos en los meses inmediatos a la huelga tampoco deja en buen lugar a la organización ferroviaria. La campaña de la FNFE contra el proyecto de Ley de Huelga promovido por el gobierno se convierte en la única opción disponible para recuperar su liderazgo perdido a la cabeza del movimiento asociativo y reivindicativo, y para recomponer su posición. También ayudará a los dirigentes de la organización a reconciliarse con sus asociados. Muchos de estos se sienten desairados, porque habiendo tenido que pronunciarse públicamente para respaldar la huelga de solidaridad en septiembre de 1912, en cambio, no fueron consultados por la dirección de la FNFE para desconvocarla. De haberlo hecho esto, los afiliados hubieran exigido un debate interno en las secciones, para evaluar las condiciones ofertadas por el gobierno, o para reescribirlas, en un acuerdo que implicase a todas las partes, incluyendo a las compañías, que consiguieron evitar, una vez más, cualquier atisbo de negociación.

Las luchas internas que sacuden a la Sección Catalana, y la posición crítica que mantiene la sección Barcelona-Norte con la FNFE, así como el incremento de las llamadas “secciones autónomas”, son una muestra evidente de la compleja situación que atraviesa el sindicalismo ferroviario español durante 1913. Por una parte, se reafirmaba la incapacidad del principal sindicato para buscar una fórmula de entendimiento con la organización catalana, que permitiese sumar fuerzas de cara a futuras confrontaciones; y, en segundo lugar, se mantenían posiciones intransigentes en la relación con las secciones “autónomas”, donde se defendían opiniones críticas frente a la línea moderada que predicaban los dirigentes del Comité nacional de la FNFE.

La existencia de las secciones autónomas no era reconocida por aquel, que las acusaba de estar posicionadas en el anarquismo o el republicanismo. La vinculación de los responsables de la FNFE con UGT determina que sus dirigentes estén dispuestos a

aceptar el abandono de la organización por parte de los llamados ferroviarios “autónomos” –a los que se calificaba de “impacientes”– para mantener la unidad ideológica del sindicato ferroviario. Tampoco hay apenas menciones en la documentación consultada, a otro hecho que pasará casi desapercibido: la aparición, a comienzos de 1913, de sindicatos cercanos o dependientes de las empresas, que están respaldados por estas.<sup>8</sup>

Como resultado de esta situación, la FNFE se encontrará en 1913 con la necesidad de afrontar un conjunto de problemas, que están a la vista de todos y no se pueden ocultar por más tiempo:

- La desmoralización y desmovilización creciente, de los ferroviarios asociados ante el fracaso de la huelga de septiembre de 1912.
- El incumplimiento de las promesas por parte de las compañías y el gobierno, y el trato discriminatorio en la concesión de mejoras a los empleados de las empresas.
- Las luchas internas en algunas secciones (ej. Sección Catalana).
- La adopción de posturas críticas por parte de secciones hasta entonces fieles (ej. Barcelona-Norte).
- El reforzamiento de la relación entre el Gobierno y las compañías.
- La aparición de nuevas organizaciones que critican y se oponen a la línea política y sindical de la FNFE (“autónomos”, católicos, organizaciones paraempresariales).

Frente a todas estas evidencias, que están a la vista de los responsables de la FNFE, su actividad se concreta en actuaciones puntuales: la culminación de la nueva organización ferroviaria [FNFE], interrumpida en el momento de la huelga, y, la ejecución de campañas de propaganda desarrolladas por las secciones en su propio entorno, para exponer públicamente el descontento ante la opinión, o para constituir nuevas secciones o apuntalar las existentes. La FNFE siente que, en momentos, es absolutamente prioritario levantar el ánimo de sus afiliados tras el fracaso de la huelga. Una postura imprescindible para contrarrestar la posición intimidatoria que mantienen las empresas a través del trato desigual, el despido o las represalias, sobre quienes apoyaron la huelga de septiembre de 1912.

Resulta evidente que las medidas adoptadas por la FNFE apenas atienden algunos de los problemas pendientes, como la denuncia de los ferroviarios contra la actuación que mantienen el gobierno y las empresas. Sin embargo, otros asuntos permanecen en espera, sin solución aparente. Existe la impresión de que la nueva estructura organizativa no sólo no ha solucionado los problemas más acuciantes de la organización ferroviaria, sino que los ha ampliado. Ej.: la autonomía de las secciones

---

<sup>8</sup> La única referencia a ellos es la calificación de “magdalenos”, nombre utilizado por los afiliados de los sindicatos reivindicativos para referirse en la prensa a quienes formaban parte de la Federación Mutualista Ferroviaria. De forma más general, los mencionan, de forma despectiva, como “esquirols”, o “amarillos”.

y sindicatos tiene una percepción distinta, según la entidad o persona que la defina, al tiempo que favorece la lucha de las compañías contra el sindicalismo reivindicativo. Es el caso de las dos más poderosas: Norte y MZA, dispuestas a contrarrestar la actividad del sindicato ferroviario socialista, por todos los medios a su alcance.

Finalmente, la postura de la FNFE de proponer a los sindicatos y secciones, que hagan una evaluación de las necesidades y de las pretensiones de los trabajadores ferroviarios, nos remite a fechas anteriores al congreso ferroviario del año anterior. Una observación superficial parece indicar, que lo que ahora se les pide a los responsables de aquellos, es una reevaluación de las peticiones planteadas al congreso de junio de 1912, que serían objeto de una valoración posterior –más realista–, en los congresos de los nuevos sindicatos; allí se procedería a una última selección. El resultado final, una nueva lista de reclamaciones –más cercana al probable acuerdo con las compañías y el gobierno–, sería debatida de nuevo, en el próximo congreso nacional de la FNFE, previsto para julio de 1914.

Esta es, en líneas generales, la propuesta que los dirigentes de la FNFE plantean a los responsables de los sindicatos y de las secciones que componen aquella, para su aplicación durante 1913. Una primera valoración del proceso descrito da a entender que el camino recorrido durante el último año ha sido inútil, porque se les pide de nuevo a los afiliados que reevalúen las peticiones y reclamaciones que se venían manejando desde la primavera de 1912. Esta propuesta también chocará con las nuevas circunstancias en que se encuentra la organización ferroviaria respecto a la etapa anterior. El interés y el entusiasmo de los trabajadores por el trabajo societario, parecía entonces capaz de sortear los obstáculos y las desconfianzas existentes, pese a la resistencia patronal.

Por su parte, el gobierno y las empresas sí son conscientes del cambio que se había operado en la relación de fuerzas existente desde el verano anterior. En los pocos meses transcurridos se habían producido variaciones notables, que hacen que la situación resulte en 1913 muy distinta a la del año precedente. Tanto el ejecutivo como los responsables de las compañías perciben que, en esos momentos, el movimiento asociativo no disponía de la unidad necesaria, sino que persiste la crisis interna que enfrentaba a la FNFE y la Sección Catalana –la más numerosa de las secciones constituidas–, además de haberse producido el abandono de otras secciones menores. Todo ello demuestra, que una parte de quienes representan el movimiento reivindicativo no aceptaban el liderazgo sindical de la FNFE –es decir de la UGT–, como entidad responsable. Será en este asunto donde los dirigentes de la organización nacional no pudieron o no quisieron actuar, y donde más ahondarán el gobierno y las compañías. Actuando unidos o por separado, las acciones gubernativa y patronal buscan demostrar la debilidad y la ineficacia de la organización federativa y su falta de credibilidad. Para ello van a utilizar varios mecanismos, cuya aplicación se hará por separado o de forma combinada.

1) El reparto discrecional de primas y ascensos al personal ferroviario, dentro de cada compañía. Se trataba de demostrar –por si cabían dudas– la relación de fuerza existentes. El mensaje aparece implícito para los asociados. Quienes vayan contra la empresa saldrían perjudicados, tanto a nivel laboral como económico. Y esa misma advertencia valía para el personal fijo y eventual. Se intentaba así ahondar en la división laboral, al mismo tiempo que se reforzaba la aristocracia obrera dentro de la profesión ferroviaria.

2) La marginación y represión del personal más combativo. Se pretende su exclusión, a fin de anular su presencia en las distintas empresas. Un ejemplo ilustrativo lo representan las expulsiones y sanciones de dirigentes sindicales –por parte de la MZA– en la Sección Catalana. Esas medidas tienen también una doble lectura. Es una respuesta ejemplar de cara al resto de los trabajadores, y actúan también como medidas coercitivas. Con ello, se trata de dismantlar la organización interna de los sindicatos más combativos, que se verán obligados a buscar nuevos líderes obreros.

3) El refuerzo de los mecanismos de control sobre el personal. Se pasará a exigir a los trabajadores una declaración sobre su situación militar personal, eximiendo de paso a las empresas y al gobierno de trámites burocráticos complejos, para la localización de los datos administrativos de los trabajadores. De esta forma, en caso de nuevas huelgas, se pretende contar con la información imprescindible para la movilización militar del personal. También se procederá a instalar o reforzar los puestos de control y vigilancia policial (ampliación de las dotaciones de Guardia Civil, más cuarteles, etc.), en los puntos y lugares de las líneas ferroviarias considerados estratégicos. De paso, se atiende una de las peticiones más solicitadas de las compañías, y cuyo resultado inmediato será aumentar el control y la intimidación sobre el personal a su servicio.

“Pasado ya el peligro de huelga en la Red Catalana, pero amenazados siempre por ella, es de toda urgencia adoptar, aparte de otras, las siguientes medidas: Activar el traslado del depósito de Port-Bou (Gerona), por ser un foco revolucionario. Ya sé que la compañía se preocupa de esta reforma, pero conviene llevarla todo lo de prisa posible. Habrá que establecer un puesto de Guardia Civil en Port-Bou con el número de parejas que las autoridades estimen oportunas, y de aportar un local para casa-cuartel, para vencer las dificultades que serían insuperables para el gobierno; yo invito a la compañía a proporcionarlo, con toda la urgencia que requiere. También habrá que establecer otro puesto [de Guardia Civil], aunque de menor importancia, próximo a la estación y depósito de Mora la Nueva, donde se facilitaría esta medida si la compañía [MZA] pudiese proporcionar el local necesario. Me permito hacer a Vd todas estas indicaciones como resultado de las noticias, datos y confidencias que el personal de la División de Ferrocarriles me transmite como resultado de sus trabajos en los días pasados de peligro”<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Fundación de Ferrocarrilarios Españoles [FFE]. Archivo Histórico Ferroviario. Caja S-231. Expediente 55.

4) La promoción y el respaldo de otras formas de sindicación, sostenidas por las compañías y apoyadas por el estado, que puedan contrarrestar el sindicalismo reivindicativo que defiende la FNFE. En esta línea, además de potenciar la oficialista Asociación General de Empleados y Obreros de Ferrocarriles de España, también van a respaldar la formación de otros *sindicatos de compañías* —en este caso— *subvencionados por las empresas*.

Estas actuaciones se van a desarrollar en paralelo a la actividad de los sindicatos y secciones que forman la FNFE, y van a representar importantes obstáculos en el desarrollo de la actividad asociativa y reivindicativa que mantienen, al mismo tiempo que deben responder a los otros retos que se van produciendo en el transcurso de su trabajo cotidiano.

### **3. La reacción de las compañías: El impulso de los sindicatos de base empresarial y los comienzos del sindicalismo católico ferroviario en España<sup>10</sup>**

La huelga general ferroviaria de 1912 aunque limitada, no dejará por ello de preocupar a autoridades y compañías. Su convocatoria inicia una nueva fase de relaciones entre las autoridades y los responsables de las empresas, por un lado, y los trabajadores por otro, quedando ambos bandos en una posición delimitada y contrapuesta.

Desde una perspectiva táctica del problema, la decisión de ir a la huelga general rompe con una etapa de tranquilidad que, salvo conflictos parciales localizados a nivel de empresa, estaba presente desde 1894, lo cual representaba una ruptura del modelo laboral existente, de gran estabilidad y sumamente útil a las empresas, que había estado en vigor durante un largo periodo, aprovechando la debilidad de la organización sindical de los trabajadores del sector.

La situación planteada, representaba una modificación sustancial de la estabilidad vigente. Se imponía una realidad nueva, donde los trabajadores ferroviarios dejan a un lado la queja individual, sustituyéndola por una reivindicación colectiva donde se establecen peticiones ordenadas en los distintos servicios y tareas. Aunque no establecen plazos precisos para su ejecución, el cambio experimentado era evidente, tras la lectura del pliego de reivindicaciones entregado a las empresas y dado a conocer públicamente en la primavera de 1912.

---

“Carta del ministro de Fomento, Miguel Villanueva a Eduardo Maristany, director general de MZA, de 2 de abril de 1913”.

<sup>10</sup> La información fundamental para la realización de este apartado procede del trabajo de Castillo, Juan José (1975), 191-346. Se ha completado con la consulta de los escasos fondos documentales conservados en el Archivo del Círculo Católico de Obreros de Valladolid, de esta ciudad, y también con la revisión, en abril de 1999, de los fondos del Archivo Nevares, depositado en la Casa-monasterio de los Padres Jesuitas en Villagarcía de Campos (Valladolid).

La celebración desde 1913 en adelante, de los congresos de los diferentes sindicatos integrados en la FNFE determinará que, en cada uno de ellos, las organizaciones presentes sometan a debate las propuestas referentes a las relaciones laborales que les vinculan a las compañías. Desde el primer congreso de la organización ferroviaria, celebrado en 1912, y hasta los congresos de los sindicatos de empresa de 1913 y 1914, en todas estas convocatorias se procederá a aprobar un conjunto de peticiones, que luego se trasladarán a las empresas, con un plazo para su contestación. La falta de respuesta por parte de aquellas, y su rechazo a cualquier forma de mediación y de negociación con las organizaciones sindicales, obligará a estas últimas a reiterar las demandas una y otra vez, dándolas a conocer también a la opinión pública. Este hecho no será fácilmente aceptado por las empresas, acostumbradas a gestionar los asuntos laborales de forma discreta, con el gobierno como único interlocutor, y poco dispuestas a verse presionadas externamente.

Después de la huelga de 1912 las compañías ferroviarias tomarán la iniciativa para responder a esta ofensiva oponiéndose directamente a los sindicatos y las secciones que integran la FNFE, al objeto de frenar el avance del sindicalismo reivindicativo, que desarrolla su labor en el interior de las empresas. Ese proceso tiene como principales implicados a las compañías más poderosas –Norte y MZA–, aquellas donde la acción sindical ha constituido desde el otoño de 1912 sindicatos de empresa, y que cuentan con varios miles de asociados<sup>11</sup>.

Los más importantes, por su influencia y afiliados, se establecerán en Madrid (Sindicatos de MZA y MCP), Valladolid (Sindicato Norte) y Málaga (Sindicato de Andaluces). Con la excepción de Barcelona<sup>12</sup>, todos los lugares elegidos son centros ferroviarios destacados, ubicados en las principales ciudades. La elección de las sedes, por parte del Comité nacional de la FNFE, va a determinar también una reacción defensiva por parte de las compañías que, exceptuando los casos de Madrid, Barcelona y Málaga, donde ya existía una tradición reconocida de organización obrera ferroviaria, pudo determinar que algunas de las empresas se sintieran amenazadas por las nuevas formas de sindicación, una vez que el Gobierno ha dejado de amparar los intereses que estas representan. Otras compañías de menor poder e influencia se sentirán igualmente amenazadas, por lo cual participarán y colaborarán también en la estrategia de acoso, frente a las organizaciones obreras ferroviarias implantadas.

---

<sup>11</sup> Los ejemplos más representativos serían los sindicatos ferroviarios de las compañías Norte y MZA, y a mucha distancia, los de Andaluces y MCP, todos los cuales se agrupaban en la FNFE, dependiente de la UGT. Por ese motivo, ninguno de los sindicatos mencionados tuvo sede en Barcelona. La presencia del sindicalismo ferroviario de base anarquista era muy escasa antes de 1918, no habiendo despegado hasta la Segunda República.

<sup>12</sup> Creemos que la razón de que no se estableciese ninguna sede de sindicato ferroviario en esta ciudad radica en que la organización sindical socialista era minoritaria en Barcelona, donde anarquistas y republicanos tenían mayor presencia entre los ferroviarios. La elección de Madrid, Málaga y Valladolid no fueron casuales. Es evidente que en todos los lugares mencionados, la fuerza sindical hegemónica era la UGT.

El conflicto laboral que tiene lugar en los primeros días de octubre de 1912 (convocatoria de huelga general ferroviaria) parece tener también un efecto determinante en el desarrollo de la ofensiva empresarial contra la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles, dependiente de UGT. Para las compañías, que se manifiestan contrarias a la sindicación de sus trabajadores, la mejor organización de los obreros representa un aumento del riesgo de huelga, que puede derivar en una paralización temporal del ferrocarril. La expectativa de un incremento de las huelgas ferroviarias aumentaba el riesgo sobre las expectativas económicas de las empresas. Al valorar los hechos, los responsables de estas adquirirán plena conciencia de la fuerza que representa el aumento de la sindicación de esos trabajadores, como fuerza de oposición frente a las compañías y el Estado.

La primera compañía que tomará la iniciativa de luchar contra el sindicalismo organizado fue la Norte, que va a colaborar de forma destacada en la financiación y sostenimiento del Sindicato de Empleados y Obreros Ferroviarios de la Compañía Norte y Líneas Varias, establecido en Valladolid desde febrero de 1913 y primera denominación de los sindicatos católicos ferroviarios, reconocidos como tales desde noviembre de 1915.

Detengámonos en el caso de Valladolid. Esta ciudad será elegida por el Comité nacional de la FNFE para ser la sede del Sindicato Norte. Esta ciudad contaba con una gran aglomeración de trabajadores ferroviarios, organizados en torno a los Talleres Generales de la compañía Norte, los más importante de esta empresa en España, dedicados a la reparación y mantenimiento de material móvil de la compañía<sup>13</sup>. Existe la posibilidad de que ambas circunstancias –huelga general de octubre de 1912, y la elección de Valladolid como sede del nuevo sindicato ferroviario socialista– hubiesen resultado decisivas para la adopción de contramedidas empresariales, por parte de la compañía Norte. Con ellas buscaban combatir la sindicación ferroviaria, ante la presencia de un foco potencial de conflictos en el lugar donde se halla establecido su principal centro de actividad.

No hemos hallado hasta el momento documentación específica sobre la idea expuesta, y por tanto nos movemos dentro de la hipótesis. Ahora bien, todos los datos disponibles parecen confirmar que, a partir del anuncio de la huelga general ferroviaria de octubre de 1912 –que no se llega a producir–, y también, tras el fracaso en la aprobación del proyecto de ley ferroviaria presentado por Canalejas, las compañías están dispuestas a buscar alternativas a las vías de actuación tradicional frente a la sindicación de los trabajadores, conscientes de que el gobierno no dará marcha atrás en sus pretensiones sociales, debiendo asumir como hechos irreversibles, tanto el proceso asociativo como el derecho a la huelga. Al negarse a aceptar ambos hechos, sólo

---

<sup>13</sup> Sobre los Talleres de Norte en Valladolid, ver Pérez Sánchez (1996), 181-249.

quedaba otra opción para defender sus intereses. Esta pasaba por promover otras formas de organización obrera, otro modelo de sindicatos, que pudiesen ser controlados u orientados por las compañías. Se trata de utilizar estas organizaciones para combatir la actividad de los sindicatos de clase, a los que consideraban como un peligro real para sus intereses. Estos pasan por mantener el control sobre la organización sindical de los empleados ferroviarios. No puede tampoco obviarse que la Norte fue desde sus comienzos contraria a la presencia de organizaciones sindicales entre sus trabajadores. Es en estas circunstancias como puede entenderse el apoyo prestado por la compañía, desde diciembre de 1912, para formar sindicatos católicos ferroviarios en Valladolid.

La constitución de los sindicatos católicos ferroviarios en Valladolid resulta inseparable de la propia trayectoria del asociacionismo ferroviario en esta ciudad, desde la formación de La Unión Ferroviaria, en 1909. Desde que se constituyó la sección de Valladolid, en diciembre de 1911, el número de sus afiliados va a crecer, de forma continuada.

El 5 de octubre de 1912 se había producido la constitución legal del Sindicato Norte (UGT), con sede en la ciudad de Valladolid. Esta circunstancia acelerará los preparativos patronales para contrarrestar la labor sindical socialista. La elección de Valladolid por parte de la organización empresarial, no es tampoco una cuestión de azar. En esta ciudad la jerarquía católica contaba con una sólida base organizativa, que disponía de apoyos firmes entre las élites políticas y económicas urbanas, y también a nivel del estado. Con ellos va a contar para iniciar una amplia campaña entre la clase obrera local, y en concreto, sobre los ferroviarios vallisoletanos.

La existencia de un importante conflicto laboral en los Talleres Generales de Valladolid, a finales de marzo de 1912, donde estaba también presente La Unión Ferroviaria, respaldando y organizando la acción obrera y capitalizando sus reclamaciones frente a la Compañía Norte, reafirmará las preocupaciones de los responsables de la empresa con relación a las implicaciones de la entidad socialista en la organización de los obreros ferroviarios de Valladolid<sup>14</sup>.

Las reuniones para la formación del sindicato de ferroviarios católicos tendrán lugar en la sede del Circulo de Obreros Católicos de Valladolid, y se producirán entre diciembre de 1912 y enero de 1913. El 5 de febrero de 1913 se constituía formalmente, el Sindicato de Empleados y Obreros Ferroviarios de la Compañía del Norte y Líneas Varias –nombre inicial del sindicato católico–, para “formar una agrupación profesional independiente de toda intervención ajena, y constituir una caja social cuyas llaves

---

<sup>14</sup>El conflicto se inicia en un paro de los trabajadores de este complejo por reivindicaciones salariales, alcanzando posteriormente a la mayor parte de la plantilla, paralizando el trabajo en los talleres durante varios días, y obligando a la dirección de Norte, a negociar con la representación obrera, organizada en torno a la sección vallisoletana de La Unión Ferroviaria, dirigida por Martín Sanz Díaz, destacado dirigente de la Agrupación Socialista de Valladolid.

estuvieran siempre en manos de los ferroviarios y deshacer las maniobras ocultas de los socialistas”<sup>15</sup>.

El Sindicato de Empleados y Obreros Ferroviarios de Norte se definía a favor de la doctrina católica, manteniendo como objeto principal “el estudio, la protección, el fomento y la defensa de los intereses profesionales y morales de sus socios”<sup>16</sup>. Entre las condiciones de admisión en este sindicato figuraban el trabajar en la compañía del Norte, ser mayor de catorce años, y ser católico y de buenas costumbres<sup>17</sup>. Para su instrucción y para su perfeccionamiento moral, los socios estaban obligados a asistir a las conferencias sociales programadas entre octubre y abril (mínimo tres conferencias), bajo penas de sanción. En beneficio de los asociados constaba el asesoramiento gratuito, la bolsa de trabajo, una caja de préstamos, el uso de una cooperativa de consumo, y el socorro de paro que el reglamento determinase<sup>18</sup>.

Una de sus mayores preocupaciones era contrarrestar la acción sindical que realizan las organizaciones socialistas, aunque sus responsables traten de negarlo insistiendo en presentarse como “no contrario a La Unión Ferroviaria”, y caminando “paralelamente [a ella] en todo lo justo, en todo lo razonable”. Aunque no incorpora el término católico en su denominación, este sí consta en el reglamento de la sociedad.

“Los ferroviarios hemos sido los primeros en romper las cadenas de la opresión, desligándonos de la influencia perjudicial de extraños elementos [...]. Seguid nuestro ejemplo y asociémonos todos en sindicatos gremiales, levantando nuestro edificio social sobre los firmes cimientos de la religión católica y bajo la bandera de Cristo Jesús”<sup>19</sup>.

La entidad contará desde sus comienzos con el respaldo de la jerarquía eclesiástica en Valladolid, aunque en los primeros años de actividad todavía insistía en evitar la identificación con la Iglesia, para eludir la retracción de los trabajadores. Todos los datos disponibles nos autorizan a hablar formalmente de un sindicato católico, de acuerdo con condiciones de admisión y las posiciones que se defienden en su reglamento.

Después de su constitución sus dirigentes buscarán apoyos, tanto en la propia compañía Norte, como en otros medios patronales, para asegurar el sostenimiento económico de esta organización. Entre sus benefactores más relevantes se cita al marqués de Comillas, Claudio López Bru, el principal accionista de la compañía

---

<sup>15</sup> Archivo Nevares. Villagarcía de Campos (Valladolid). Caja 1.6. Carpeta 1. Sindicato de Empleados y Obreros Ferroviarios de la Compañía del Norte y Líneas Varias: “Respuesta a unas preguntas”. Valladolid, febrero de 1913.

<sup>16</sup> *Reglamento del Sindicato de Empleados y Obreros Ferroviarios de la Compañía del Norte*, cit., arts. 2.º y 4.º, pp. 3-4.

<sup>17</sup> *Reglamento del Sindicato de Empleados...*, art. 7, p. 5.

<sup>18</sup> *Reglamento del Sindicato de Empleados...*, art. 15-17, pp. 8-9.

<sup>19</sup> *Diario Regional* (Valladolid), 17 de febrero de 1913, pp. 1-2: “Círculo Católico de Obreros”.

Norte<sup>20</sup>.

El respaldo inicial que tuvo este sindicato católico ferroviario fue muy escasa. En el primer año, el número de afiliados en Valladolid es inferior al centenar. Su presencia era muy pequeña, situándose a gran distancia de la organización socialista, y también por debajo de la Sección Autónoma Ferroviaria de Valladolid, cercana a los postulados anarquistas y surgida en abril de 1913, ambas presentes entre los ferroviarios pucelanos.<sup>21</sup>

En sus comienzos, sus responsables se esforzaban –con dudosos resultados– en impulsar la sindicación católica sobre los tres centros de trabajo más importantes de la compañía Norte en la región castellana: Valladolid –el núcleo más importante–, León y Barruelo de Santullán (Palencia), el núcleo minero que producía el carbón destinado a la compañía Norte. Las tres localidades mencionadas contaban con importantes secciones socialistas, que superaban el millar de afiliados o se aproximan a esa cifra. En cuanto a Barruelo, la empresa persigue reventar la huelga en las principales minas de carbón de Norte, cuyo funcionamiento era vital para el abastecimiento de la empresa Norte.

Tras un periodo de escaso desarrollo del catolicismo sindical, en los dos años siguientes, y hasta finales de 1915, los dirigentes del sindicato católico extienden su radio de acción a la red septentrional de la Norte. Una vez más, buscan –con resultado desigual– contrarrestar la acción desplegada por las secciones ferroviarias socialistas. El proceso tiene lugar en un momento de gran significación: la Primera Guerra Mundial, cuya incidencia sobre el tráfico de mercancías será muy importante. La compañía no quiere conflictos, ni huelgas. El respaldo del sindicato católico a las tesis empresariales era decisivo para dividir a los trabajadores, cuyas reivindicaciones económicas irán en aumento, ante la subida de precios de los productos básicos, el aumento de las exportaciones a los países beligerantes motivado por la guerra, y el deterioro salarial a causa de la creciente inflación.

En noviembre de 1915 el sindicato mencionado, que venía sosteniendo la Norte, se transforma en nacional, adoptando el nombre de Sindicato Católico Ferroviario, y con presencia en todo el estado, independientemente de las líneas y las empresas. La situación que vive el país y las necesidades del momento obligan a afrontar los problemas desde una perspectiva de estado. La lucha contra las organizaciones de clase no puede resolverse a nivel local, sino globalmente, porque está en juego la propia supervivencia de las compañías. Las reivindicaciones salariales van a contar con cierto apoyo en el Estado, ante el temor de que se produzcan conflictos ferroviarios de gran

---

<sup>20</sup> Castillo, Juan José (1975), 194-195.

<sup>21</sup> *El Porvenir* (Valladolid), 21 de noviembre de 1915, p. 1: “Casa Social Católica [de Valladolid]. Las fiestas de la inauguración”. La Sección vallisoletana se fundó con 14 socios. En noviembre de 1915, cuando se reúne en Valladolid la asamblea general de las secciones del Sindicato de Empleados y Obreros de la Compañía Norte, se habla de 500 afiliados para toda la organización.

alcance, en un periodo donde las ganancias de la guerra se han repartido de modo desigual, sufriendo los trabajadores una gran merma en sus salarios reales, ante la espiral inflacionista. Las luchas políticas y sociales que jalonan el periodo también inducirán al empresariado a seguir sosteniendo el sindicalismo de base patronal, donde el sindicato católico ferroviario sigue teniendo un espacio a su alcance donde establecerse y combatir. Una lucha que les opone frente al Sindicato Norte, socialista, cuya situación se ha debilitado tras las fracturas sufridas.

La mayor actividad de este sindicato católico, nacido del personal de la compañía Norte y dispuesto para contrarrestar la acción del sindicato ferroviario socialista, se producirá en 1916 y 1917, durante las nuevas huelgas generales ferroviarias. Sus integrantes intentarán oponerse con todos los medios a su alcance para responder a la acción desplegada por la organización socialista. Su modo de actuar será frenar el alcance de los movimientos de protesta. La mayoría de sus afiliados se situaban en Castilla la Vieja, estando también muy presentes entre el campesinado de la región.

En el caso de la compañía MZA, la reacción contra el sindicalismo reivindicativo va a resultar casi paralela a la de Norte. En su caso, su creación se produce de forma casi inmediata al movimiento huelguístico promovido por la Sección Catalana de la Unión Ferroviaria<sup>22</sup>.

Como resultado de ello, se constituye la Federación Mutualista Ferroviaria, establecida en Barcelona<sup>23</sup>, la segunda organización formada con el aval empresarial, para oponerse al sindicalismo de clase. Su aparición se produce en el verano de 1913, cuando se inician los preparativos de la empresa MZA para formar una organización parasindical. Está destinada a frenar el avance y consolidación en Cataluña de la Unión Ferroviaria Sección Catalana, la organización sindical ferroviaria que contaba con numerosos afiliados en la compañía. Un proceso que guarda muchas similitudes con el iniciado en la Norte desde diciembre de 1912. En ambos casos, la meta esencial era, también, frenar el avance del sindicalismo reivindicativo y combatir contra él para impedir su presencia en las líneas gestionadas por las compañías.

Desde sus comienzos la Federación Mutualista Ferroviaria contó con el apoyo económico de la compañía MZA<sup>24</sup>, recibiendo desde su aparición una subvención de

---

<sup>22</sup> Esta organización se mueve de forma independiente a la FNFE, desde agosto de 1910, aunque, ocasionalmente, ambas traten de plantear una política sindical común. La reunificación se producirá en abril de 1916.

<sup>23</sup> AGCB. Gobernación. *Libro de Registro de Asociaciones* [de Barcelona] n. 4. N.º de registro 7910. Folio 266: "Federación Mutualista Ferroviaria". Aunque la fecha de inscripción oficial es el 10 de junio de 1914, su reglamento se había presentado a las autoridades el 17 de septiembre anterior. Ello nos indica que para esa fecha ya habían comenzado los trabajos para su organización.

<sup>24</sup> FFE. Archivo Histórico Ferroviario. Caja S-184-2: "Nota manuscrita". Atribuida a Eduardo Maristany, sin firma ni fecha. Referida a la [Federación] Mutualista Ferroviaria. Por su contenido creemos que fue redactada en 1919. Las primeras ayudas debieron llegar en los meses inmediatos a su constitución.

300 pesetas mensuales, ayuda que aumentará progresivamente a medida que la relación con la MZA se refuerce, llegando en enero de 1917 hasta las 500 pesetas mensuales<sup>25</sup>.

A partir de 1916, esta vinculación se estrechará, hecho que queda reflejado en el propio estatuto de la organización, el cual muestra varios cambios significativos, entre ellos el cambio de nombre en la sociedad, pasando a ser la Federación Mutualista Ferroviaria de MZA-Sección Catalana. La nueva situación también aporta una mayor estabilidad económica, con incremento de las ayudas aportadas por la empresa desde enero de 1917, una cantidad que descenderá en años posteriores. Ello puede deberse a la reducción de la presión laboral sobre las compañías con posterioridad al final de la Primera Guerra Mundial y, especialmente, por el descalabro sufrido por la FNFE, muy dañada por la represión empresarial sufrida después de la huelga ferroviaria de 1917. Una vez consolidada la organización en Barcelona, se procederá a abrir una sección en Madrid, para contrarrestar también la actividad sindical socialista entre sus trabajadores madrileños.

Desde 1919 las ayudas cambian de modalidad, al convertirse estas en un pago directo a los principales cargos de la Federación Mutualista Ferroviaria. Entre los beneficiados figuran los dirigentes de la sociedad, como Eugenio Estivill “como presidente e iniciador de la organización”, y Francisco Llivería. Ambos recibirán gratificaciones durante varios años, por los servicios prestados a la empresa<sup>26</sup>.

En su etapa inicia, la marcha de esta sociedad no debió ser muy brillante. Hasta 1915 el número de afiliados de la Federación Mutualista Ferroviaria no pasó de algunos centenares, todos los cuales formaban parte de su sección catalana<sup>27</sup>. Inicialmente esta

---

<sup>25</sup> Ibidem. En la nota se indica que el encargado de todas las gestiones entre la MZA y la Federación Mutualista Ferroviaria era un empleado llamado “Sr. Manoury”. El nombre se correspondía con el Jefe del Servicio de Explotación de la empresa en Barcelona, Eduardo Manoury Grau.

<sup>26</sup> La trayectoria de algunos dirigentes, como Eugenio Estivill [Juncosa], y Francisco Llivería, resultan representativas para explicar la trayectoria de esta sociedad. El primero era empleado de MZA, en las oficinas centrales en Barcelona. Miembro de la Junta Directiva de la *Sección Catalana* de la Unión Ferroviaria en varias ocasiones, entre 1912-1913, y de las Comisiones de Huelga y de Prensa de aquella organización, sus diferencias con algunos dirigentes de aquella sección sindical precipitarán su dimisión y salida de aquella organización en junio de 1913. De aquella, pasa a la Federación Mutualista Ferroviaria-Sección Catalana, también como responsable de la Sección de Propaganda, que conllevaba la dirección del periódico oficial de la nueva entidad. Ese cambio desde una organización reivindicativa al sindicato creado para combatirla, además de garantizarle un ascenso laboral (de pagador en 1913, es promovido a jefe de negociado en 1919), supone cierta confusión inicial para los ferroviarios afiliados a la Sección Catalana, y una baza propagandística importante para los promotores de la Mutualista, que consiguen atraer a sus filas a varios sindicalistas que antes les combatieron. En cuanto a Francisco Llivería, también dirigente destacado de la Federación Mutualista Ferroviaria, en 1913 era jefe de negociado –cargo intermedio– en el Servicio de Contabilidad en las oficinas centrales de MZA en Barcelona.

<sup>27</sup> FFE. Archivo Histórico Ferroviario. Caja S-184-21: “Nota manuscrita”, citada. Allí se habla de 200 afiliados en la Red Catalana. El autor de la nota –probablemente Eduardo Maristany– señalaba para 1919 unos 600 afiliados para la Red Catalana de MZA. Comparando esas cifras con los 3.600 –la cifra más baja de las estimadas para la Sección Catalana–, apenas supondrían entre el 5-15 % de la afiliación, en las

organización tratará de mantener una línea de comportamiento moderada, ante la opinión pública y ante los trabajadores del ferrocarril. Busca contraponerse a las dos organizaciones sindicales presentes en Barcelona. Estas agrupan a la mayoría de los ferroviarios y su posición se radicaliza por momentos, tanto frente a la organización madre –FNFE–, como frente a las empresas de que dependen laboralmente. Pese a su vinculación a MZA, la Mutualista todavía mantenía hasta 1916 algún grado de independencia. Es posible que la falta de recursos y sus limitadas posibilidades de crecimiento en los años iniciales la obligasen a buscar una relación estable con la MZA, más allá de las subvenciones puntuales, ciñendo su estrategia a las propias decisiones de la Compañía, a fin de lograr el soporte empresarial necesario que les asegurase la permanencia y estabilidad necesarias para desarrollar una labor de hostigamiento frente a sus potenciales adversarios. Éstos se concretaban en la Sección Catalana de la Unión Ferroviaria, el más potente y numeroso de los sindicatos ferroviarios establecidos en Cataluña.

A medida que transcurre el tiempo, y las reivindicaciones se acentúan, las posturas parecen más radicalizadas en uno y otro bando.

“[La Federación Mutualista Ferroviaria] armonizará las cosas nuestras, con las de la compañía y sus jefes hasta allí donde sean comunes, impidiendo que una minoría de arribistas, exaltados, orgullosos y egoístas tergiversen la voluntad social poniendo a su antojo en peligro la tranquilidad del hogar, la paz de la nación e intereses creados a costa de tantos sacrificios a todos confiados”<sup>28</sup>.

Otras acusaciones habituales contra los afiliados a la Federación Mutualista Ferroviaria eran su proximidad a la empresa, el asociarse a ella para congraciarse con sus jefes inmediatos, no secundar ningún conflicto, de actuar contra la Sección Catalana y, en definitiva, de moverse de acuerdo con los intereses de la MZA. A finales de 1914, fuentes socialistas señalaban que la Federación Mutualista no sobrepasaba los 200 asociados<sup>29</sup>.

Sus componentes eran sobre todo personas que habían destacado en su actitud opositora contra los ferroviarios asociados a la Sección Catalana. Muchos trabajadores afiliados eran presionados por sus superiores y responsables para que ingresaran en la Mutualista. En los estatutos se exigía a los asociados no sólo formar parte de la MZA, sino también ser trabajador de plantilla, y el respeto a las ideas religiosas de sus miembros, que era tanto como declarar la identificación de sus promotores y asociados con el pensamiento católico.

---

fechas mencionadas.

<sup>28</sup> *El Progreso* (Barcelona), 3 de junio de 1914: “Carta-circular nº 1 de la Federación Mutualista Ferroviaria. 28 de mayo de 1914”.

<sup>29</sup> *La Justicia Social* (Réus), 229 (7 de noviembre de 1914), p. 3: “Notas ferroviarias” [III]

Otro hecho relevante que incorpora la reforma del reglamento producida en 1916 será la exclusión de la sociedad de aquellos trabajadores afiliados a sociedades de resistencia, intentando evitar que asociados a éstas se afiliasen a la Federación Mutualista Ferroviaria para conseguir los beneficios que ofrecía a sus afiliados. Esta última también ponía límites a los procedimientos democráticos de gestión, al oponerse al papel soberano de la asamblea general, que todas las sociedades obreras reconocían en sus estatutos. De acuerdo con todos los indicios, la intención de sus promotores parece ser la de utilizar el disfraz del mutualismo para atraer a los ferroviarios menos concienciados, ocultando el verdadero objetivo de la entidad: actuar contra la Sección Catalana, implantada por toda la Red Catalana de MZA.

“A qué sino establecer esa incompatibilidad entre dos sociedades que, por su índole tan distinta, son perfectamente incompatibles [...] No les puede guiar otro fin que deshacer nuestra Unión Ferroviaria [...]. Para los asociados [de la Federación Mutualista Ferroviaria] lo importante es colocarse del lado de la compañía [...]. Aunque no tengan la seguridad de que la compañía [MZA] ampare a la Federación, ingresan en ella por si acaso [...]; lo importante es hacer creer a los empleados que la sociedad estaba amparada por la empresa, llevando su fe mutualista hasta el extremo de amenazar con despidos y halagar con promesas”<sup>30</sup>.

El conocimiento de esa relación con la empresa viene dado probablemente por una doble circunstancia: para dar garantías a un sector menos concienciado de los trabajadores, y, segundo, restar apoyos a quienes siguen afiliados a la Sección Catalana, al asegurarse el apoyo de la compañía a las iniciativas de la Federación Mutualista Ferroviaria. Ese reconocimiento del aval de la empresa se interpreta como un respaldo al servicio que presta esta organización.

“Creemos que Vd. reconocerá con nosotros [...] la necesidad absoluta e inmediata de agruparse por clases alrededor de una bandera que sea portavoz del gremio [...], y una sagrada misión a cumplir que nos obligue [a] salir del cómodo aislamiento [...], para hacer posible la liberación de quienes [...] siguen aún presos en las garras del enemigo del obrero, el sindicalismo rojo [...]. Tanto lo creemos que *no hemos tenido inconveniente en mancomunar nuestra acción social colectiva con el capital, en nuestro caso, la compañía de los Ferrocarriles de MZA, sino que voluntariamente nos hemos erigido en sus esforzados campeones, en sus más acérrimos propagadores*”<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> *La Unión Ferroviaria Sección Catalana* (Barcelona), 58 (16 de septiembre de 1914), p. 3: “La Federación Mutualista Ferroviaria”.

<sup>30</sup> Viriato: “Sigue la farsa”. *Federación Mutualista Ferroviaria* (Barcelona), 46 (2 de mayo de 1916), pp. 369-370.

<sup>30</sup> FFE. Archivo Histórico Ferroviario. Madrid. S-184-21: “Carta de la Junta directiva de la *Federación Mutualista Ferroviaria*. Noviembre de 1916”.

<sup>31</sup> FFE. Archivo Ferroviario. Madrid. Caja S-182-15.: “Nota mecanografiada”, sin firma, y, “Resumen de Cuentas de la Federación Mutualista Ferroviaria de 1919”. La cursiva del texto es nuestra.

A partir de 1916, y a medida que su vinculación con MZA es mayor, y la conflictividad de los ferroviarios va en aumento –amenazas de huelga ferroviaria– la posición de la Federación Mutualista Ferroviaria frente a la Sección Catalana de la Unión Ferroviaria se endurece aún más.

En 1919 se recibían en la entidad subvenciones, tanto de la empresa MZA, como de las autoridades, y de personas particulares de Barcelona. Según sus responsables, “no convenían subvenciones, pero pueden recibirse por debajo de la mesa”<sup>32</sup>. Ese año, los donativos de particulares representaron un 67%, y los de las autoridades otros 3%. Ello representa casi los 2/3 del total de los ingresos<sup>33</sup>.

La posición combativa, que sostiene la Federación Mutualista Ferroviaria desde 1916 frente a la Sección Catalana, coincide con un proceso similar que se advierte en otras organizaciones ferroviarias parasindicales en ese periodo. En todas ellas las posiciones se radicalizan. Como resultando de ello, aumentan también su hostilidad frente a las organizaciones ferroviarias de clase, que mantienen reivindicaciones frente a las empresas del sector.

Así, desde marzo de 1915 venía funcionando el Centro Instructivo Ferroviario de Valencia. La entidad aparecía oficialmente dedicada a la formación y educación del personal ferroviario, y en su sostenimiento económico colaboraban además de los interesados las compañías ferroviarias establecidas en la ciudad, contando en 1916 con unos 600 asociados. Lo significativo de esta entidad era que, por encima de los fines reconocidos, el verdadero objetivo de la sociedad quedaba oculto.

“Nosotros perseguimos un fin social muy distinto al expuesto al público, cuál es el de *ofrecer a las compañías adheridas [...] el conocimiento exacto de las fuerzas que puede oponer a La U.[nión] F.[ferroviaria]*, en sus constantes y periódicas evoluciones y movimientos antisindicalistas”.<sup>34</sup>

---

<sup>32</sup> Queremos recordar que a finales de noviembre de 1915 también se produce otro cambio significativo, al transformarse el Sindicato de Empleados y Obreros Ferroviarios de Norte en Sindicato Católico de Ferroviarios Españoles, apenas una semana después de que tuviese lugar el I congreso de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles, en el cual se aprobarán nuevas propuestas. La cursiva del texto es nuestra.

<sup>33</sup> FFE. Archivo Histórico Ferroviario. Madrid. Caja S-184. Expediente 21: “Viaje realizado a Valencia por los Sres. Llovería, Lloret y Estivill al objeto de estudiar la organización el funcionamiento y el fin social del Centro Instructivo Ferroviario de Valencia. 22 de enero de 1916”, p. 2. El documento, que en realidad es la minuta de una reunión, resulta poco común en cuanto a su contenido, al reconocer de forma abierta la actividad de una de estas organizaciones ferroviarias constituidas para actuar contra los sindicatos reivindicativos. El escrito, que consta de 5 folios mecanografiados, se encuentra junto a otros papeles y notas referentes a la Federación Mutualista Ferroviaria, de Barcelona, y formaba parte del archivo de dirección de MZA, formado durante la etapa de gestión de Eduardo Maristany, entre 1908 y 1934. La cursiva del texto es nuestra.

<sup>34</sup> *Ibidem*, pp. 2-3. La cursiva es nuestra.

El texto no deja lugar a dudas. Por encima de los fines reconocidos, los dirigentes de la sociedad mencionada –el Centro Instructivo Ferroviario de Valencia– afirmaban que su principal objetivo era contrarrestar las presiones o exigencias de los trabajadores pertenecientes a la FNFE. Resulta difícil pedir más claridad a los responsables del Círculo. En términos reales, formarían un grupo organizado dispuesto a actuar contra quienes pertenecen a la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles, en caso de huelgas o conflictos.

Ante los conflictos que se avecinan, y en un contexto social y económico cada vez más turbulento, con subidas de precios constantes y un aumento vertiginoso del coste de la vida, crece su importancia relativa. Bajo la apariencia de una organización con fines culturales y recreativos, que se publicitan a los simpatizantes y afiliados, los responsables del Centro Instructivo Ferroviario de Valencia se dirigen a los cargos medios y altos cargos de empresas ferroviarias, para hacerles saber cual es el verdadero valor y la utilidad de la organización que promueven, una entidad que parece dispuesta a combatir el sindicalismo reivindicativo y frenar cualquier movimiento huelguístico.

El momento elegido parecía muy oportuno. La demanda de subidas salariales por parte de los trabajadores puede originar conflictos y huelgas, una situación no deseable en un momento en que las compañías no pueden desaprovechar la gran demanda de transporte interior, por parte del ferrocarril. Esta venía generada por la exportación de mercancías de todo tipo hacia a los países en guerra. Garantizar la estabilidad laboral no era sólo un reto para las compañías, sino también una necesidad para estas. Hay que tener en cuenta además la subida de costes experimentada y que repercute también sobre las empresas, que no parecen muy dispuestas a asumir los incrementos salariales que les reclaman sus trabajadores.

Como en las otras organizaciones ya descritas, la actividad del Centro era sostenida por los donativos y aportaciones de las principales compañías establecidas en Valencia, con el predominio de Norte, y aportaciones menores de las otras compañías. Por los cargos que ocupan en las compañías donde operan, los responsables del Centro Instructivo Ferroviario de Valencia podían mantener contactos estables y permanentes con el personal de los diferentes servicios y niveles, lo cual les permite obtener información, canalizarla y también conocer el estado de opinión de los trabajadores.

“No impidiendo el acceso hasta nosotros de los asociados a la U.[nión] F.[eroviaria] conocemos su modo de pensar y ser; *este conocimiento nos da mucha utilidad para, en caso de necesidad, anularlo o desprestigiarlo entre los suyos [...].* Estamos divorciados con algunos, con otros nos llevamos bastante mal, pero a los más, hemos conseguido volverlos al redil”.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> *Ibidem*, “Viaje...”, p. 3. A juzgar por la exposición, es un trabajo organizado, donde se trata de conseguir información sobre los movimientos y actividades realizadas por los adversarios, que luego utilizan para

En esa labor de organización del Centro Instructivo Ferroviario de Valencia se cita el papel decisivo que sus responsables en esas fechas reconocen a Antonio Lafuente, Ricardo Carbó y Nicolás Bilbao, todos ellos mandos intermedios de la compañía Norte en Valencia<sup>36</sup>. También disponían de un periódico propio, *La Verdad Ferroviaria*, cuyo director era el propio Nicolás Bilbao, y cuya utilidad resultaba evidente, para contrarrestar la información procedente de *La Unión Ferroviaria. Sección Valencia Norte*, órgano oficial de los ferroviarios socialistas en la capital levantina. Sin embargo, sus responsables consideraban que su trabajo no está reconocido como debiera, y que aún no han conseguido todo lo que se puede lograr.

“La dirección de la compañía Norte no se ha percatado hasta ahora de la trascendencia de nuestra acción social acerca de sus obreros, y lo que representa para el desarrollo normal de la explotación conocer al amigo de quien se puede valer. Y digo que desconoce su importancia porque no da las facilidades que es de desear para dar el golpe de gracia a [la] U.[nión] F.[erroviaria]. Una actuación definida, clara y descarada, de arriba abajo la impondrán las circunstancias antes de mucho, pero, ¿quién nos dice que no [lo] habremos hecho tarde?”<sup>37</sup>.

En opinión de los enviados de la Federación Mutualista Ferroviaria –y redactores del informe–, los responsables del Centro Instructivo consideraban [...] “que con ellos la U.[nión] F.[erroviaria] estaba completamente anulada, [y] su actuación social era inofensiva”.

Aunque la última afirmación resulta difícil de admitir, el documento examinado nos confirma la existencia de organizaciones que, bajo la apariencia de sociedades o de sindicatos, y dirigidas e integradas por personas del entorno empresarial, actuaban al servicio de las grandes compañías –en este caso las ferroviarias– ofreciendo unos servicios que aquellas institucionalmente no podían poner en práctica. Representaban una fórmula diferente a la que hasta entonces aportaba el sindicalismo católico. Son organizaciones a las que, provisionalmente, cabría denominar como “indicatos de raíz empresarial”, donde formalmente las compañías no intervienen en las decisiones, pero sí sostienen económicamente a las entidades y personas que realizan ese trabajo de hostigamiento. Por otra parte, también determinaban los objetivos, al señalar o indicar los adversarios potenciales de la empresa, siendo su misión principal el conocimiento y control del comportamiento societario de los trabajadores empleados en las compañías ferroviarias.

---

combatirlos, ... por cuenta de las empresas. La cursiva es nuestra.

<sup>36</sup> Torre, 1915. Además de aportar una importante información estadística acerca del personal empleado en los ferrocarriles, este anuario recopila una detallada información sobre los cargos altos y medios de las compañías ferroviarias instaladas en España.

<sup>37</sup> Ibidem, “Viaje...”, p. 3. La valoración se debe a Julio Miguel, inspector de explotación de Norte, en Valencia, y también miembro de la Junta directiva del Centro Instructivo Ferroviario de Valencia –como los anteriores–, en 1916.

Desconocemos la impresión que la visita a Valencia produjo en los enviados de la Federación Mutualista Ferroviaria, aunque a través de su nota informativa que nos ha llegado, parece que fue positiva. Tampoco sabemos si el modelo del Centro Instructivo Ferroviario de Valencia podía ponerse en práctica en otros centros ferroviarios como Barcelona. Para hacerlo, se exigía contar con el personal adecuado en los niveles medios y altos de la MZA, y tampoco parece que los trabajadores de una y otra ciudades sean similares, por el mayor nivel de politización observable en Barcelona, frente a Valencia<sup>38</sup>. Creemos posible que algunos aspectos de la propuesta sí pudieron ser aplicados, aunque el aparente éxito de la organización valenciana no se repitió en Barcelona, ni en Madrid, pese a los esfuerzos de sus promotores y al respaldo de MZA a la Federación Mutualista Ferroviaria.

El Centro Instructivo de Valencia tendrá continuidad en años posteriores. En 1916 afirmaba contar con unos 600 asociados<sup>39</sup>. En 1917 se pondrá al servicio de la compañía para restar apoyo a la huelga de julio contra la Norte, actuando con contundencia frente a los huelguistas, y recurriendo incluso al uso de armas para combatir contra los huelguistas, con el beneplácito de las autoridades. En 1919 se convertirá en sindicato.<sup>40</sup>

Fuera de Valencia, hay otras ciudades donde este mismo modelo de organización estaba presente. Es el caso de Zaragoza, donde en noviembre de 1917 se pondrá en marcha una institución similar, el Centro Instructivo Ferroviario de Zaragoza<sup>41</sup>. También se cita la existencia de entidades similares en Barcelona, Tarragona y Játiva, no habiendo podido identificar con precisión a las entidades que se constituyeron en los dos últimos centros ferroviarios<sup>42</sup>

---

<sup>38</sup> Algunos de los promotores de la Federación Mutualista tienen en su contra el haber actuado previamente como dirigentes o propagandistas en las filas de la sección Catalana (ej.: Eugenio Estivill, su principal líder entre 1913 y 1919), lo cual representa un elemento de importancia discutible, por el recelo que despiertan tanto en la organización que lo acepta, como entre los adversarios potenciales, aunque la entidad que lo admite utilice su nombre públicamente para criticar a la organización adversaria, y como atracción para otros trabajadores desencantados de la organización ferroviaria socialista.

<sup>39</sup> FFE. Archivo Histórico Ferroviario, “Viaje...”, p. 1. Creemos que la cifra debía ser inferior a la citada, aunque no disponemos de datos con los cuales contrastar, sino simplemente indicios. Para una estimación de la importancia de la sociedad, hay que señalar que la sección Valencia Norte, perteneciente a La Unión Ferroviaria tenía en esa fecha unos 1.600 afiliados.

<sup>40</sup> Archivo de la Delegación del Gobierno de Valencia [ADGV]. Gobernación. *Libro de Registro de Asociados de Valencia n.º 2*. N.º registro 4.710. Folio 58. La aprobación de los estatutos del Centro Instructivo Ferroviario –ya como sindicato– lleva fecha del 21 de octubre de 1919. En esa fecha estaba presidido por Nicolás Bilbao.

<sup>41</sup> *La Verdad Ferroviaria* (Valencia), 11 (12 de diciembre de 1917), p. 1: “Inauguración del Centro Instructivo Ferroviario de Zaragoza”. Al igual que ocurría en el caso del Centro de Valencia, creemos que el de Zaragoza ya venía funcionando con anterioridad a la citada fecha, al hacerse también presente con ocasión de la huelga de agosto de 1917. Citado en *El Imparcial* (Madrid), 5 de agosto de 1917, p. 1: “Los conflictos pendientes. Los ferroviarios”.

<sup>42</sup> *La Verdad Ferroviaria* (Valencia), 19 (11 de noviembre de 1918), p. 2: “Nuestra opinión”.

Con relación a Barcelona, creemos que se trataba del Sindicato de Obreros Ferroviarios de Norte, el cual se había constituido a mediados de agosto de 1916, y cuya presencia se mantenía en 1919<sup>43</sup>. Su influencia parece evidente, empezando en la propia reglamentación, que guarda gran similitud con la del Centro Instructivo de Valencia<sup>44</sup>.

#### 4. Conclusiones

En todas las organizaciones de raíz empresarial citadas hay un elemento común. Se declaran independientes, “sin confesión religiosa ni color político alguno”, a diferencia de otras organizaciones, que se postulan firmemente católicas. También se manifiestan opuestas a las sociedades de resistencia y sindicatos reivindicativos. Su aparición y despegue se produce en un periodo en el cual las organizaciones católicas ferroviarias apenas han despuntado, cuando estas últimas acaban de iniciar una nueva etapa, en noviembre de 1915, exponiendo públicamente su identidad, aunque –en la práctica– trabajen también para las empresas ferroviarias.

El hecho de que traten de hacer gala de una cierta independencia, y el destacar también su desvinculación religiosa, sugiere una diferenciación táctica. Se considera que desde una posición de independencia es más fácil atraer a los trabajadores, que desde posturas cercanas a la Iglesia, por la vinculación habitual reconocida entre el poder económico y la organización religiosa. Resulta evidente por todo lo expuesto, que el objetivo principal que mueve a unas y otras organizaciones era el mismo: luchar contra las organizaciones sindicales de clase, en este caso, combatir la actividad de los sindicatos ferroviarios socialistas, para frenar o anular su influencia en el interior de las empresas del sector ferroviario.

Estas organizaciones paraempresariales apoyarán sin reservas a las compañías, en su lucha contra el movimiento huelguístico entre julio y agosto de 1917<sup>45</sup>. Su actividad revertirá en perjuicio de los sindicatos reivindicativos, que sufrirán la represión de las empresas. Como resultado de aquella, la organización ferroviaria

---

<sup>43</sup> *Estatutos y reglamento del Sindicato de Obreros Ferroviarios [de] Barcelona* (1916), 31. Se conserva un ejemplar en Archivo Histórico Municipal de Barcelona [AHMB]. Citado en AHGCB. Gobernación. *Libro de Registro de Asociaciones [de Barcelona]*. N.º 4. N.º registro 8.778. Folio 412. Según esta última fuente se mantuvo activo hasta 1927.

<sup>44</sup> Sólo conocemos los seis primeros artículos del reglamento del Círculo Instructivo Ferroviario de Valencia. La información en *La Verdad Ferroviaria* (Valencia), 19 (11 de noviembre de 1918), p. 2. Desconocemos a qué fecha corresponde, por no haber localizado ninguna inscripción de la sociedad en los *Libros de Registros de Asociaciones de Valencia*, anteriores a 1919. Los artículos 3.º y 6.º del reglamento de esta sociedad son idénticos a los correspondientes de los estatutos del Sindicato de Obreros Ferroviarios de Norte.

<sup>45</sup> Un resumen de los hechos sucedidos que culminan en la huelga ferroviaria de 1917, en Plaza (2004), 188-204. Una versión revisada de los hechos en Plaza (2012), 183-204.

socialista quedará gravemente dislocada por la derrota y por efecto de los numerosos despidos de los obreros que participaron en aquel conflicto. En cambio, quienes forman parte de las organizaciones paraempresariales gozarán de una situación extremadamente favorable, al contar con el apoyo de las compañías, que gratificarán al personal que las integra, por su probada fidelidad a las peticiones de aquellas.

La quiebra de la FNFE permitirá a las compañías, desde ese momento, una completa libertad de acción. De una parte, la acción sancionadora facilitó a las empresas suspender el plan de mejoras logrado por los sindicatos reivindicativos antes de 1917. En segundo lugar, el ofrecimiento impreciso de un aumento salarial, vinculado a la subida de las tarifas, permitió a las empresas desligar esta petición de las exigencias de los trabajadores. El aumento quedaba pospuesto también a la decisión gubernamental, mientras la clase obrera en su conjunto sufría los efectos derivados del incremento de la inflación, que afecta a la economía española durante el conflicto mundial y en los años inmediatos.

Desde 1918 en adelante, las compañías ferroviarias se moverán en una doble dirección. De una parte, y en combinación con el *lobby ferroviario* que sostienen, mantendrán una presión sostenida sobre el gobierno, para conseguir un incremento de las tarifas del transporte que satisfaga sus intereses económicos. En segundo lugar, activarán el frente social, para sumar a su iniciativa el respaldo del mayor número de trabajadores y organizaciones del sector, patrocinando o ampliando nuevas iniciativas sindicales paraempresariales, que han ido apareciendo desde los movimientos huelguísticos de 1916:

- La reorganización de la Federación Mutualista Ferroviaria
- La Agrupación Profesional Ferroviaria, de Barcelona-Norte
- La Unión de los Ferroviarios de Norte, de Valladolid
- La Agrupación Federativa de los Ferroviarios de Norte, en Madrid

Su actividad no se limita a hostigar a los trabajadores de los sindicatos reivindicativos, que fue la labor principal antes de 1917, sino que también se ocupan de actuar como propagandistas de las empresas. Defendiendo el incremento de salarios para los trabajadores, solapan su petición a la subida de las tarifas que demandan sus promotores empresariales, una propuesta difícil de contrarrestar por parte de las organizaciones reivindicativas, cuyos afiliados sufren de forma permanente la inflación, al tiempo que sirve para reforzar la posición de aquellas organizaciones en el periodo que antecede a la Dictadura de Primo de Rivera. Entre 1918 y 1923, estas sociedades desempeñarán un papel decisivo en la estrategia de las compañías de reducir la influencia de socialistas, primero, y de anarquistas, después, por reconstruir los sindicatos de clase en este sector laboral.

### **Fuentes documentales (archivos, bibliotecas y hemerotecas)**

Archivo del Círculo Católico de Obreros (ACCOVA). Valladolid.

– *Libro de actas de la Asociación Católica y Círculo de Obreros de Valladolid. N.º 1.*

Archivo Histórico de la Delegación del Gobierno de Cataluña [AHDGC]. Barcelona

– Expedientes de organizaciones sindicales.

Archivo Histórico Ferroviario (AHF). Madrid.

– Cajas S-231, y, S-184.

– *Federación* [Órgano de la Federación Mutualista Ferroviaria (Barcelona)].

Archivo Histórico Municipal de Barcelona [AHMB] –Casa del Ardiaca–.

[Hemeroteca].

– Prensa obrera. 1912-1917.

– *La Unión Ferroviaria Sección Catalana*, 1912-1916

– *El Progreso (Barcelona)*, 1912-1917.

– *La Vanguardia* (Barcelona), 1912-1919

Archivo Nevares (AN). Casa-monasterio de los PP. Jesuitas. Villagarcía de Campos. Valladolid.

– Caja 1.6.

Biblioteca Nacional (BNE). Madrid.

– *El Faro de Vigo*, 1912-1917.

Fundación Pablo Iglesias (FPI). Alcalá de Henares. Madrid.

– *El Socialista* (Madrid), 1912-1919.

– *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 1912-1917.

Hemeroteca Municipal de Madrid (HMM).

– *El Liberal (Barcelona)*, 1913-1918.

– *El Liberal* (Madrid), 1913-1918.

– *La Unión Ferroviaria* (Madrid), 1909-1919.

Hemeroteca Municipal de Valencia (HMV).

– *La Unión Ferroviaria. Sección Valencia Norte* (Valencia), 1913-1917.

– *La Verdad Ferroviaria* (Valencia), 1916-1918.

Hemeroteca Municipal de Valladolid (HMVA).

– *Diario Regional* (Valladolid), 1913-1918.

– *El Porvenir* (Valladolid), 1913-1919.

Instituto Internacional de Historia Social (IISG). Ámsterdam.

– *La Unión Ferroviaria Sección Catalana* (Barcelona), 1912-1916.

## **Bibliografía**

- Castillo, Juan José, 1975: “Los sindicatos católicos ferroviarios y mineros en España, 1913-1920”. *Revista de Trabajo* (Madrid), 51, pp. 187-288.
- Estatutos de la Federación Mutualista Ferroviaria, Sección Catalana, 1913: Estudio Tipográfico Miguel Sierra.
- Estatutos y reglamento del Sindicato de Obreros Ferroviarios de Barcelona, 1916. Establecimiento tipográfico M. Galvé.
- Pérez Sánchez, Guillermo, 1996: *Ser trabajador. Vida y respuesta obrera* (Valladolid, 1875-1931). Universidad de Valladolid.
- Plaza Plaza, Antonio, 2004: *El asociacionismo ferroviario en España, 1870-1917*. Tesis doctoral inédita. Universidad Autónoma de Madrid [UAM].
- \_\_\_\_\_, 2012: *El sindicalismo ferroviario en España. De las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*. Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Reglamento del Sindicato de Obreros y Empleados Ferroviarios de la Compañía Norte y Líneas Varias, 1913. Tipografía y casa editorial Cuesta, Valladolid.
- Torre, Enrique de la, *Anuario de Ferrocarriles (1914-1917)*. Imprenta del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid.