



FUNDACIÓN DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES

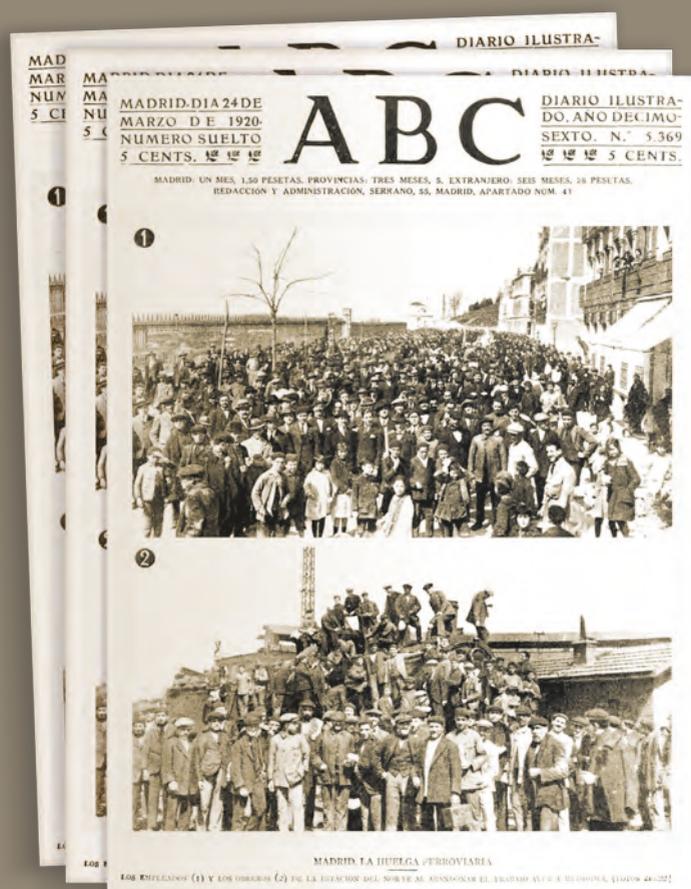
colección

MONOGRAFÍAS
del FERROCARRIL

HUMANIDADES

LA HUELGA DE 1920 Y LAS TARIFAS FERROVIARIAS

Teófilo Serrano Beltrán



1ª edición, 2019

HUMANIDADES

La huelga de 1920 y las tarifas ferroviarias

Teófilo Serrano Beltrán

Fundación de los Ferrocarriles Españoles



1ª edición, marzo de 2019



COLECCIÓN MONOGRAFÍAS DEL FERROCARRIL

La huelga de 1920 y las tarifas ferroviarias

Ilustración de cubierta: portada de *ABC* del 24 de marzo de 1920.

1ª edición, marzo de 2019

© Fundación de los Ferrocarriles Españoles

© Teófilo Serrano Beltrán

Coordinación editorial y maquetación: Lourdes Orozco Torres

Diseño de cubiertas: Belén Romeo

ISBN: 978-84-949318-3-3

Depósito Legal: M-13297-2019

Índice de contenidos

Introducción.....	7
El problema ferroviario.....	7
El entorno sociopolítico.....	9
Las tarifas ferroviarias.....	10
La elevación de tarifas de diciembre de 1918.....	10
Las organizaciones de trabajadores ferroviarios.....	13
La Asociación General de Empleados y Obreros.....	15
El Real Decreto del ministro Cortina.....	16
Reacciones a la elevación de tarifas.....	23
Petición de una nueva elevación de tarifas.....	32
La respuesta del Gobierno.....	35
Reacciones a la presentación del proyecto.....	35
Reacciones de los intereses del comercio, la industria y la agricultura.....	37
La huelga fallida de la Federación Nacional de Ferroviarios de la UGT.....	38
Movimientos de trabajadores en apoyo de la elevación de tarifas.....	40
El desarrollo de la huelga.....	47
Los debates en el Congreso de los Diputados.....	48
La elevación de tarifas.....	48
La huelga ferroviaria.....	53
Repercusiones del debate parlamentario.....	58
Postura de las cámaras de Comercio.....	65
Las tarifas ferroviarias y las crisis de Gobierno.....	67
El fin del debate sobre el proyecto de Ley de elevación de tarifas.....	71
La naturaleza de la huelga de 1920.....	76
La actitud de las Compañías ante la huelga.....	77
Fuentes documentales.....	83
Diarios.....	83
Publicaciones ferroviarias.....	83
Publicaciones oficiales.....	83
Bibliografía.....	83

LA HUELGA DE 1920 Y LAS TARIFAS FERROVIARIAS

Introducción

Dentro del desarrollo del llamado *problema ferroviario* que afectó a España en el primer tercio del siglo XX, merece especial atención uno de sus episodios que quizá no ha sido tratado con la extensión que merece por la abundante bibliografía que existe en España dedicada al problema ferroviario.

El episodio al que nos referimos es la huelga ferroviaria que tuvo lugar en el mes de marzo de 1920 y que revistió unas características que la hicieron profundamente diferente a los conflictos sociales ocurridos en el ferrocarril español y singularmente de las huelgas ferroviarias de los años 1916 y 1917.

Quizá una de las características más marcadas de esta huelga es su relación con el problema ferroviario, ya que en su génesis y desarrollo estuvieron siempre muy presentes las diferentes concepciones existentes en España sobre cómo dar solución al problema real del transporte ferroviario.

El problema ferroviario

La guerra europea que asoló el continente entre 1914 y 1918 tuvo consecuencias económicas importantes para España, país que permaneció neutral en esa contienda.

Por lo que se refiere al ferrocarril se produjo un aumento de demanda de transporte originada por las necesidades de los países contendientes. Tal aumento de demanda encontró a la red ferroviaria española sin la capacidad suficiente para absorber los tráficos suplementarios.

Por otra parte, los aumentos generales de los precios originados por la demanda extraordinaria de toda clase de productos afectaron a las compañías ferroviarias que vieron aumentados sus costes, particularmente en el caso del carbón.

Además, el aumento general del coste de la vida sometió a una gran presión a los salarios de los trabajadores que para asegurar su subsistencia tuvieron que reclamar aumentos salariales, lo que provocó también el alza de los costes de las empresas ferroviarias.

La fragilidad financiera de las empresas concesionarias de ferrocarriles no derivaba tanto de sus resultados de explotación como de la forma en que habían financiado sus activos, mediante la emisión de obligaciones.

La cuenta de explotación medida por un ratio de moda en aquel tiempo, el llamado coeficiente de explotación, cociente entre los gastos y los ingresos, se mantenía en unos términos aceptables. De hecho, en las dos principales compañías, Norte y MZA, se mantenía antes del inicio de la guerra por debajo del 50%.

El peso de las cargas financieras hacia que, si bien lo que entonces se llamaba el producto neto –algo equivalente a nuestra actual EBITDA– presentara cifras claramente positivas, el peso del servicio de la deuda, principalmente de las obligaciones emitidas para cubrir las inversiones, hacía que el llamado producto líquido fuese mucho menor. Por otro lado, la proximidad del fin de las concesiones dificultaba enormemente la emisión de nueva deuda a largo plazo, con lo que las Compañías eran incapaces de afrontar las inversiones necesarias para ampliar tanto la capacidad de su infraestructura como la compra de material móvil, lo que les impedía aprovechar el exceso de demanda de transporte generada por la guerra.

La presión de los costes ya señalada se trajo hacia 1918 en un empeoramiento rápido del coeficiente de explotación, que pasó en el caso de Norte a ser de más del 80% y en el de MZA de más del 70%, con lo que el riesgo de que los resultados de las empresas –el llamado producto líquido– entrara en valores negativos se hacía cada día más alto.

A las alturas de 1918 las posiciones acerca del problema ferroviario podrían resumirse de forma necesariamente simplificada en las siguientes:

- Los que opinaban que la causa de los males del ferrocarril provenía de que el modelo adoptado de concesiones de líneas era absolutamente equivocado por considerar el ferrocarril como un servicio privado, evitando su consideración como servicio público, acentuada al máximo por el hecho de que en aquel momento el ferrocarril ejercía prácticamente el monopolio de transporte terrestre. Las tarifas deberían establecerse de modo que el ferrocarril contribuyera al desarrollo de la economía y garantizara al máximo el acceso a ese modo de transporte de viajeros y mercancías. Los valores calculados desde ese punto de vista no resultarían suficientes para generar los recursos necesarios para una explotación privada que fuera capaz de generar los flujos financieros suficientes para afrontar las inversiones necesarias para la calidad del servicio y además generar la retribución necesaria para atraer capitales privados.

En consecuencia, procedía el rescate de las concesiones por el Estado y su explotación de forma pública, bien directamente o bien mediante entidades independientes de propiedad pública.

- Frente a esta concepción se situaba la opinión de las compañías ferroviarias que sostenían que el actual sistema podría subsistir siempre que se elevaran las tarifas en la cantidad necesaria para proporcionar fondos suficientes para atender a todas las necesidades de la explotación, las nuevas inversiones y la retribución adecuada del capital. No negaban la necesidad de que existiese una regulación de las tarifas; recordemos que cada compañía explotaba de forma monopolista las líneas de que era concesionaria, pero exigían que el Estado fijase el valor de las tarifas en una cuantía suficiente para generar los ingresos necesarios.

- Como una posición intermedia, que merece la pena ser tenida en cuenta, está la mantenida por Cambó y desarrollada en la época en que este ocupó la cartera de Fomento en el llamado Gobierno nacional (marzo-noviembre de 1918). Cambó sostenía que el carácter de servicio público del ferrocarril estaba por encima de su consideración como negocio privado, y que por tanto las tarifas establecidas con ese carácter no podrían nunca generar los recursos suficientes para el mantenimiento y la ampliación de las inversiones necesarias. Por ello preconizaba el rescate de las concesiones, y una vez reorganizada la red, establecer una suerte de contratos de gestión con compañías privadas que se ocupasen de la explotación del servicio, manteniendo los activos en manos del Estado.

La profundización en estos aspectos se sale fuera del ámbito de este trabajo, aunque no puede evitarse el señalar que la posición sostenida por Cambó tiene alguna semejanza con la política que se preconiza para el ferrocarril desde la Unión Europea de se-

parar la infraestructura de la prestación del servicio, dado el carácter de monopolio natural de aquella, y abrir la explotación a la competencia. De hecho, las tesis de Cambó se aproximan bastante al modelo actual de las *franchises* aplicado por el Reino Unido a sus ferrocarriles de pasajeros.

Cabe, por último, recordar que el monopolio en el transporte de mercancías ejercido por el ferrocarril en estos años confiere una importancia clave a las tarifas ferroviarias que suponen una parte en el coste y precio final de los productos, aunque la incidencia real de esta cuestión formaba parte fundamental del debate entre las compañías ferroviarias y sus principales clientes agrupados en torno a las cámaras de comercio.

El entorno sociopolítico

El periodo en el que se desarrollan los acontecimientos examinados es uno de los más convulsos del periodo del reinado de Alfonso XIII. La política española y los diferentes gobiernos tuvieron que afrontar circunstancias bien difíciles marcadas por tres circunstancias principales:

- En primer lugar, el malestar social y laboral originado en gran parte por las grandes subidas de los precios de las subsistencias que, al no ir acompañado por subidas comparables de los salarios, provocó múltiples reivindicaciones generando un gran número de conflictos, principalmente en Cataluña, donde las reclamaciones obreras se vieron acompañadas por una espiral de terrorismo y represión. En el caso de los trabajadores del campo los movimientos de protesta se sucedieron, sobre todo en Andalucía.
- En segundo lugar, por las reclamaciones autonomistas –principalmente

de Cataluña, cuyas peticiones de autonomía dirigidas por los parlamentarios de la Lliga y singularmente por Francesc Cambó condicionaron fuertemente la acción parlamentaria de los diferentes gobiernos–.

- Y, por último, estaba la cuestión militar suscitada por las actuaciones de las Juntas de Defensa, que, si bien nacieron por reivindicaciones de tipo profesional relacionadas con los ascensos por méritos de guerra, tuvieron también protagonismo en los problemas anteriores, por sus posiciones fuertemente anti catalanistas y por las actuaciones del Ejército en la represión de los conflictos sociales. Las Juntas intentaron en todo momento condicionar las actuaciones de los gobiernos y provocaron más de una crisis gubernamental.

A todo esto, los partidos tradicionales de la Restauración se encontraban profundamente divididos en facciones que seguían a diferentes líderes. Así, los conservadores se repartían entre los seguidores de Antonio Maura, Eduardo Dato y Juan de la Cierva, y los liberales entre los de Santiago Alba, Manuel García Prieto y el conde de Romanones. Esta fragmentación, complicada por la presencia de minorías regionalistas y republicano-socialistas, hacía difícil el logro de mayorías parlamentarias para sostener los gobiernos y dificultaba el tradicional turno entre conservadores y liberales en que se basaba el sistema político de la Restauración.

En el periodo que nos ocupa, 1918-1920, se sucedieron hasta ocho gobiernos distintos con ocho ministros de Fomento entremezclados con dos procesos electorales en 1919 y 1920.

Así pues, no es de extrañar que en este ambiente la solución de los problemas relacionados con el ferrocarril quedara con

frecuencia influenciada y supeditada a otras cuestiones de importancia que llenaban las preocupaciones y ocupaban la acción de los gobiernos.

Por otra parte, y como tendremos ocasión de comprobar más adelante, se manifiesta la importancia del Parlamento, en concreto del Congreso de los diputados, en las tareas de control del Gobierno y de tratamiento de los problemas que afectaban a los ciudadanos. Todo ello en línea con lo sostenido por el trabajo dirigido por Mercedes Cabrera¹.

Las tarifas ferroviarias

Como introducción a esta materia es preciso distinguir entre los diferentes tipos de tarifas aplicables, centrándonos en tres categorías:

Tarifas máximas legales de la concesión: son el precio del transporte para mercancías y pasajeros de tipo kilométrico que figuraba como máximo en los pliegos de cada contrato de concesión. Estas tarifas se fijaron en valores excepcionalmente altos, ya que se carecía de elementos de referencia fuera del precio del transporte por medios tradicionales o las tarifas establecidas en otros países.

Tarifas generales: los altos valores de las tarifas proporcionaban margen a las Compañías para establecer valores por debajo de los de aquellas de modo que ello pudiera estimular el uso del ferrocarril. Estas tarifas estaban sujetas a las mismas condiciones que las máximas legales y se aplicaban para todos los transportes y todos los recorridos dentro de la red explotada

por la compañía. Estas tarifas se ponían en conocimiento del Gobierno.

Tarifas especiales: Establecían precios más bajos para transportes de mercancías que cumplieran determinadas condiciones, entre otras, la cantidad de mercancía transportada, la mayor distancia y la frecuencia de las expediciones. También podían fijarse como consecuencia de la renuncia a determinados servicios, como la carga y descarga de las mercancías, el tratamiento de las mermas o la ampliación de los plazos de entrega.

La elevación de tarifas de diciembre de 1918

A mediados de 1917 las Compañías concesionarias comenzaron a actuar en materia tarifaria. Su táctica consistió en sustituir las tarifas especiales que venían aplicando por otras más elevadas, aunque siempre dentro de las tarifas máximas establecidas en la concesión.

En mayo de 1917 la compañía MZA elevó un escrito al Presidente del Consejo de Ministros, a la sazón García Prieto, con título *Gravedad de la situación económica de la Compañía y necesidad de exponerla con toda claridad a los poderes públicos, indicando los medios que inaplazable e ineludiblemente deben adoptarse para remediarla*², en el que, tras exponer las dificultades financieras de las Compañías originadas por los aumentos de los costes y expresando la “desconsoladora comparación entre el aumento de las cargas y de los gastos, con el de los ingresos, a pesar de ser el de estos muy considerable” y señalar “el grave peligro para el crédito de la Compañía y funestas consecuencias que se derivarán para el país” y que “la elevación de tarifas está reclamada por las circunstancias y sin ella no hay solución al problema fe-

¹ Cabrera, Mercedes (Dir.) (2017): *Con luz y taquígrafos. El Parlamento en la Restauración (1913-1923)*. 2ª ed., Taurus Pensamiento.

² “Inevitable elevación de las tarifas ferroviarias”. *Los Transportes férreos (TF)*, número 1884, 24 de mayo de 1917.

rroviario”, terminaba pidiendo al presidente del Consejo “se digne tener por justificada la presentación que hará la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante de nuevas tarifas especiales, con precios inferiores a los máximos legales autorizados en las concesiones, para sustituir a otras tarifas especiales vigentes con precios tan extraordinariamente reducidos que, por todas las consideraciones expuestas, no puede mantener la Compañía en las actuales circunstancias”.

Es interesante señalar que MZA no planteaba la elevación de las tarifas máximas legales en ese momento y que en cierto modo MZA se erige en portavoz de las demás compañías, como tendremos ocasión de comprobar a lo largo del desarrollo de los acontecimientos que son objeto de este trabajo. Quizá fuese así por la personalidad de su director Eduardo Maristany, persona de gran prestigio técnico y de abundantes conexiones políticas con los partidos del turno.

A partir de estas fechas tanto MZA como el resto de las Compañías fueron presentando a la aprobación del Gobierno tarifas especiales nuevas en sustitución de las que, según aquellas, eran absolutamente insuficientes e imposibles de mantener dadas las circunstancias.

Estas elevaciones tarifarias fueron mal acogidas por los productores y los consumidores, que comenzaron movimientos de protesta achacando a la subida de las tarifas especiales el aumento de los precios de las subsistencias.

Ante esta situación, una vez más, la compañía MZA quiso salir al paso mediante la publicación en 1918 de un folleto en el que trataba de justificar sus decisiones respecto a las tarifas especiales³, repitiendo una vez

más sus argumentos sobre aumento de costes de explotación, y haciendo especial énfasis en el aumento de los precios del carbón en un 161,6% entre 1913 y 1917, y los aumentos extraordinarios al personal, dos gratificaciones anuales de un mes de salario cada una, lo que junto a otros incrementos condujo a que los gastos de explotación se previeran en 1918 del triple de los de 1912. Anunció MZA la subida de más tarifas especiales y también de las tarifas generales, aunque sin sobrepasar el límite máximo autorizado por la concesión.

En todo caso el revuelo originado por el aumento de las tarifas especiales motivó que el Gobierno publicase una Real Orden el 21 de agosto de 1918 que modificaba el procedimiento para dar publicidad a las tarifas especiales de modo que los cambios propuestos fuesen conocidos por los interesados, para que pudieran estos elevar a la Administración las observaciones que los supuestos cambios les sugieran. La Real Orden obliga a las Compañías a dar publicidad a sus propuestas de cambio de tarifas previamente al envío de aquellas para su aprobación, estableciéndose también plazos para las reclamaciones sobre las nuevas tarifas y para la autorización de estas.

No obstante, la estrategia de elevación de las tarifas especiales sin superar las tarifas máximas de la concesión pronto resultó insuficiente a los ojos de las Compañías⁴, presionadas también por las peticiones de aumentos salariales de sus trabajadores, que sufrían los incrementos del coste de vida generados por los excesos de demanda ocasionados por la guerra europea. Según TF:

Hasta ahora nos habían hablado las Compañías de la imprescindible necesidad, habiéndolo justificado plenamente, de la reforma que han venido operando en la tarificación especial, si bien manteniéndose o quedándose to-

³ “La elevación de las tarifas ferroviarias” *Gaceta de los Caminos de Hierro (GCH)*, número 3.179, 24 de julio de 1918.

⁴ “La elevación general de las tarifas ferroviarias” *Los transportes férreos (TF)*, número 1.444, 1 de septiembre de 1918.

avía por bajo de las tarifas máximas legales. Pero de tal manera crecen los gastos, rebasando en mucho los aumentos de los ingresos, de tal manera que la cifra de los ingresos no cubre los gastos de explotación... que lo hecho hasta ahora para reforzar las recaudaciones es de todo punto insuficiente y se impone ir más allá.

Este ir más allá sería, expone TF, la elevación de las tarifas máximas legales, tal como lo proponía la Compañía de Andaluces en su última junta general, en la que propuso una nueva ley que autorizase la elevación general de las tarifas fijadas en los pliegos de condiciones de las concesiones, es decir, la elevación de las tarifas máximas legales.

Dado el carácter de defensa incondicional de las posiciones de las Compañías de *La Gaceta de Los Caminos de Hierro (GCR)* y de *Transportes Férreos (TF)*, es claro que estas perseguían ya claramente ir más allá de la mera elevación de las tarifas especiales, dentro de los límites de las tarifas máximas concesionales.

En esta línea, las Compañías (Norte, MZA, Andaluces y MCP) actuaron ante el ministro de Fomento, a la sazón Cambó⁵, mediante escrito remitido el 2 de septiembre de 1918, a quien convencieron de que, en tanto se aplicaban las reformas previstas por aquel, presentase un proyecto de Ley que incrementase las tarifas máximas concesionales como “único procedimiento viable” para conseguir el objetivo perseguido de supervivencia de las Compañías. Planteaban un recargo uniforme de las tarifas del 25%.

Resulta interesante el punto de vista de Luis Olariaga, quien sostenía que las Compañías no habrían solicitado el aumento de las tarifas máximas y que ello había sido una idea de Cambó, que “En su proyecto de eleva-

ción de tarifas, no perseguía, como finalidad fundamental, que el Estado cubriese el déficit de las Compañías y les facilitase los medios indispensables para atender las justas demandas de su personal, según daba a entender el preámbulo, sino que el Estado garantizase a las Compañías determinados ingresos durante el periodo de crisis por si llegaba el trance del rescate. Para rescatar las líneas era preciso, según la ley, que el Estado se comprometiese a abonar a las Compañías en los años que faltasen para el término de las concesiones una anualidad igual al producto medio del último quinquenio. Y el Sr. Cambó deseaba que ese producto medio del último quinquenio no fuese demasiado modesto y se resistieran los capitalistas a ceder los ferrocarriles en el caso de que un Gobierno imprudente se arriesgase a provocar la gran catástrofe de rescatarlos con perjuicio para las acciones.

Otra cosa que preocupaba sin duda al Sr. Cambó, y quería evitarla, era que se aplazase la elevación de las tarifas para después del rescate y se inaugurará el nuevo sistema por él defendido, con un déficit que le hiciera aparecer como fracaso”⁶.

Basaba Olariaga sus afirmaciones en el hecho de que en la documentación manejada por la Comisión parlamentaria no aparecía la supuesta comunicación de 2 de septiembre de las Compañías al ministro de Fomento solicitando un aumento de las tarifas máximas de un 25% al que se refirió Cambó en el debate y que ya hemos señalado. Tampoco las Compañías hicieron como en otras ocasiones publicidad de tal escrito. No obstante, dicha comunicación debió existir, ya que, como se ha reseñado más arriba, las publicaciones afectas a las Compañías mencionaron en aquellas fechas la necesidad de elevar las tarifas máximas, y por otra parte Ortúñez menciona la existencia de dicho comunicado en los archivos

⁵ Francesc Cambó desempeñó la cartera de Fomento desde el 22 de marzo de 1918 al 9 de noviembre de 1918.

⁶ Olariaga, Luis: *La cuestión de las tarifas y el problema ferroviario español*. Editorial Calpe, Madrid, 1921.

de Renfe por él examinados⁷. Más adelante tendremos ocasión de comentar los puntos de vista de Olariaga frente a los diferentes proyectos de aumento de las tarifas.

Sean cuales fueren los verdaderos motivos, Cambó presentó un proyecto de Ley en el Senado⁸ en el que concedía un aumento del 15% en las tarifas por unidad y kilómetro establecidas como máximas en las distintas concesiones, sometido dicho aumento a determinadas condiciones, destacando su carácter transitorio en función del cumplimiento de las situaciones previstas en su artículo 3º que suspenderían los efectos de la ley:

- cuando el precio del carbón en España no superase en más de un 50% el que tenía en 1913;
- cuando los productos netos (resultado de explotación) de las compañías ferroviarias que representasen al menos el 50% de la red ferroviaria española alcanzasen la cifra obtenida por dichas compañías en 1913;
- al finalizar el tercer año a contar desde la finalización de la I Guerra Mundial.

La discusión parlamentaria en el Senado modificó el texto del Gobierno, aunque limitando el aumento del 15% a las tarifas en vigor en el momento de aprobarse la Ley, evitando así que pudiesen incrementarse las nuevas tarifas especiales, pendientes de aprobación, que sustituían a otras más bajas.

El paso del proyecto al Congreso de los Diputados provocó una fuerte discusión, con resistencias importantes a su aprobación

dentro y fuera de la cámara, principalmente entre los afectados directamente por la subida (como las cámaras de comercio y los principales transportistas), así como entre los trabajadores del ferrocarril, debido a que la escasez de sus retribuciones y la necesidad de incrementarlas eran una de las principales razones que se argumentaban para justificar el incremento de tarifas, ligando así directamente el aumento de tarifas a las presiones de los trabajadores, que aparecerían como responsables del mismo.

Dado el asunto de que trata este trabajo, parece interesante describir, siquiera someramente, la situación sindical y asociativa ferroviaria a la altura de 1918.

Las organizaciones de trabajadores ferroviarios

En este punto seguimos el libro de Emerenciana-Paz Juez Gonzalo⁹ y a Antonio Plaza Plaza¹⁰. Hay que señalar que la mayor parte de los trabajos realizados en torno al sindicalismo ferroviario de primeros años del siglo XX se refieren fundamentalmente al sindicalismo de inspiración socialista, representado primero por la Unión Ferroviaria y por su transformación posterior en la Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles. Ello tiene su lógica, ya que el sindicalismo socialista fue el protagonista de movimientos huelguísticos, los de 1916 y 1917, que representaron episodios de enfrentamiento entre los trabajadores y las Compañías. En el caso del conflicto de 1920, las cosas se desarrollaron de manera diferente, ya que, como tendremos ocasión de ver, en esa huelga se produjo una cierta identidad de objetivos entre sus organizadores y las empresas, pues ambos exigían al Gobierno el aumento de las tarifas fe-

⁷ Ortúñez, Pedro Pablo. *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España*. Tesis Doctoral. Disponible en <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/65>.

⁸ *Diario de Sesiones de Cortes, Senado*, Apéndice 39 al núm. 81, 22 de octubre de 1918.

⁹ Juez Gonzalo, Emerenciana-Paz (2000). *Los ferroviarios de las antiguas compañías (una historia desconocida)*. Gijón, Ediciones Trea SL.

¹⁰ Plaza Plaza, Antonio; "Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España" en *IV Congreso de Historia ferroviaria*, disponible en www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/III08.pdf.

rroviarias, si bien los trabajadores con el ánimo de que ello supusiese un incremento en sus haberes. Los sindicatos afiliados a la UGT, aunque defendían también los aumentos salariales, se mostraban contrarios a la subida de tarifas y concentraban su acción reivindicativa en la readmisión de los 6.000 trabajadores despedidos por la compañía Norte como consecuencia de las huelgas de 1916 y 1917, y para ello solici-taban al Gobierno que ejerciese presión sobre la compañía.

Hay que señalar la enorme aversión de los dirigentes de las compañías ferroviarias hacia los sindicatos que mostrasen características de enfrentamientos de clase. Se resistieron todo lo posible a reconocerles capacidad de interlocución con la empresa, e interpretaron de forma restrictiva la Ley de huelgas y coligaciones de 1909. Respecto a la concesión de representatividad, hubo de esperarse al informe del Instituto de Reformas Sociales con motivo de la huelga de Norte de 1916 para que el Gobierno de Romanones regulara por decreto la obligación de las empresas concesionarias de servicios públicos de reconocer personalidad a las asociaciones o sindicatos que legalmente constituyan sus empleados y obreros. Ya veremos más adelante como la Federación de UGT vio constantemente estorbado este derecho. Respecto a la interpretación empresarial de la Ley de huelga, aquella se tradujo en el uso del inciso final del artículo primero que establecía la facultad de patronos y obreros de declararse en paro o en huelga “sin perjuicio de los derechos que dimanen de los contratos que hayan celebrado”. Este párrafo sirvió a las Compañías para despedir a los trabajadores y poder luego seleccionar a aquellos que serían readmitidos en la empresa o despedidos definitivamente. Ya se ha mencionado cómo la Compañía del Norte hizo un uso abundante de esta posibilidad.

Así pues, en el caso de la huelga de 1920 habría que examinar a otros actores en pre-

sencia que gozaron de una mayor comprensión de las empresas: la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, la Agrupación Federativa de los Ferroviarios del Norte y el Sindicato Católico Ferroviario. De la primera nos ocuparemos más adelante y ahora cabe hacer una referencia a las otras dos organizaciones mencionadas.

En junio de 1918 una llamada Comisión de funcionarios administrativos de la compañía del Norte envió una nota a la prensa¹¹ planteando reivindicaciones salariales para dichos “funcionarios”, en la que expresaban su confianza en que el Consejo de Administración “se hará buen cargo de la situación de sus empleados y procurará resolverla aun haciendo la Compañía un sacrificio más”. El tono de la nota deja bastante claro el estilo reivindicativo de esta Comisión.

La Agrupación Federativa de los Ferroviarios del Norte se inscribió en la Dirección General de Seguridad el 24 de diciembre de 1918, es decir tres días antes de la publicación del llamado Decreto Cortina, que concedía el aumento de tarifas y del que trataremos en su momento. La organización se había gestado en Valladolid y estaba formada por personal intermedio y superior muy ligado a la empresa. Planteaba unas reivindicaciones cuidadosamente mantenidas dentro del terreno profesional y estaba claro que se presentaba como una alternativa a los sindicatos de clase, proponiéndose lograr sus reivindicaciones mediante una política de colaboración con la empresa y evitando todo enfrentamiento. Por si existiera alguna duda respecto al carácter de esta organización, basta con leer la reseña, muy amplia, que de la presentación de la agrupación ante el Consejo de Administración de la Compañía Norte da la *GCH*, en la que la obsequiosidad con la dirección y la crítica a los sindicatos de clase son su principal argumento. Copiamos textualmente algunas de las frases pro-

¹¹ “Los funcionarios administrativos de la Compañía del Norte”, *El Sol*, Madrid, 23 de junio de 1918.

nunciadas en la presentación ante el Consejo: “Es justo reconocer que la empresa que representa este Consejo de Administración, a quien tenemos el honor de dirigirnos, ha concedido antes de esta fecha (la huelga de octubre de 1912) y después de ella, grandes y positivas mejoras en las condiciones de trabajo y en las económicas del personal de la compañía preocupándose, indudablemente, de su actual situación y aun de la de su porvenir”. Esto dicho a los dirigentes de una compañía que no habían tenido reparo en dejar en la calle a más de 5.000 trabajadores, no deja de tener su mérito. Al final de la reunión ofrecieron sus servicios a la Compañía para: “todos juntos, todos fraternalmente unidos sabremos volver a colocar a la Compañía del Norte en el lugar preeminente que ocupaba hace años como modelo y norma de las demás compañías ferroviarias... Y aquel de nosotros que se apartare pagará su culpa por sí mismo, sin nuestra violencia, que jamás emplearemos; pero sin nuestra ayuda. Y quedará a un lado del camino”. Ahí quedaba la justificación de los despidos¹².

El Sindicato Católico ferroviario formaba parte de las organizaciones sociales patrocinadas por la iglesia católica en todas las ramas de producción y singularmente en el sector agrario. Su presencia en el ámbito ferroviario fue apoyada por las Compañías para favorecer una acción reivindicativa no beligerante en el terreno de la lucha de clases y que, por tanto, se oponía a las huelgas, como así lo hizo en el caso de las de 1916 y 1917. Su postura de apoyo a la huelga de 1920 resulta significativa de la verdadera naturaleza de aquella.

La Asociación General de Empleados y Obreros

Esta organización mutualista, denominada comúnmente la Asociación, tuvo un protagonismo destacado en el proceso que llevó

a la huelga de marzo de 1920, que podría denominarse como la “huelga de la subida de tarifas”. Por ello dedicaremos algún tiempo a su descripción.

La asociación se fundó en febrero de 1888 como una sociedad de auxilio mutuo para los trabajadores. En principio tuvo un cierto carácter reivindicativo que fue abandonando para concentrar su actividad como organización de previsión social. Tuvo un gran éxito y en sus primeros diez años ya disponía de más de 8.000 afiliados, y en el año 1918 estos llegaban a la respetable cifra de 37.387.

A este crecimiento no fueron ajenas las maniobras de acercamiento a las empresas realizadas por la Asociación y el hecho de que aquellas respaldasen la acción mutualista de esta. La Asociación se dotó de una importante sede en Madrid cuya financiación fue facilitada por las Compañías.

De la importancia de la Sede de la Asociación da cuenta el que se celebraran en ella las sesiones de la Asamblea de Ferrocarriles de España, celebrada en 1918, organizada por el Comité de los Congresos de Economía Nacional y a cuya inauguración asistió el ministro de Fomento Alcalá Zamora y los directores de Comercio y Obras Públicas¹³.

El diario *El Sol* da cuenta el 3 de febrero de 1918 del banquete celebrado en el Hotel Palace para conmemorar el 30 aniversario de la fundación de la Asociación. Ocupa la presidencia del banquete el ministro de Fomento y asisten alto personal del Ministerio y las Compañías. El señor Alcalá Zamora pronunció un discurso en el que afirmó que la Asociación se había hecho acreedora de la protección del Estado y que era una ocasión propicia para que los ferroviarios “en vez de mendigar favores recobren sus derechos”. Es cierto que habría mucho de re-

¹² “Agrupación federativa de los ferroviarios del Norte”, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Madrid, 1 de marzo de 1919.

¹³ “Asamblea magna de ferrocarriles”, *El Sol*, Madrid, 21 de enero de 1918.

tórica en el discurso, pero hay que hacer notar que todo esto se expresó estando presente “alto personal de las Compañías”.

Se han dado dos ejemplos que demuestran el diferente trato que recibía la Asociación al otorgado a la Federación de Ferroviarios españoles, que tenía que luchar para que las empresas y el Gobierno le reconocieran capacidad negociadora; muchos de sus afiliados habían sido despedidos por participar en movimientos reivindicativos.

El Real Decreto del ministro Cortina

El día 19 de noviembre de 1918 tuvo entrada en el Congreso de los Diputados el proyecto de Ley remitido por el Senado relativo al aumento transitorio de las tarifas ferroviarias con las modificaciones ya señaladas.

La Comisión Permanente de Fomento dictaminó el proyecto añadiendo dos nuevos artículos: el cuarto, que establecía que las resoluciones del Gobierno en relación con las obligaciones que le imponía la Ley no serían susceptibles de recurso alguno por parte de las Compañías; y el quinto, que facultaba al Gobierno, previo informe del Consejo de Estado, a decretar discrecionalmente la suspensión de los efectos de la Ley cuando las circunstancias hubiesen cambiado por causas no previstas en el artículo tercero¹⁴.

Las modificaciones introducidas no iban precisamente en la línea buscada por las Compañías y más bien iban dirigidas a suavizar la resistencia que algunos de los diputados mantenían respecto a la aprobación del proyecto de Ley.

Por otra parte, esta previsible oposición de algunos diputados a la aprobación de la Ley comenzó a generar inquietud entre las par-

tes interesadas e hizo su aparición la Asociación. Su Junta de Gobierno comunicó habersele entregado una petición suscrita por “la totalidad del personal afecto a las compañías residentes en Madrid por sí y en representación de los 85.000 ferroviarios residentes en provincias para que con carácter urgentísimo se conmine al Gobierno para que en las dos primeras sesiones sea aprobado en el Congreso el proyecto de Ley sobre el aumento del 15% de las tarifas de transportes”. Según los peticionarios, ello era una condición indispensable para que sus sueldos y jornales fuesen adecuadamente aumentados. A continuación, se pedía a la comisión permanente de la Asociación que, si se planteaban dificultades en el Congreso, el Gobierno otorgase la subida por Real Decreto añadiendo que los ferroviarios se hallaban “dispuestos a recurrir a determinaciones de extrema gravedad que de llegar a producirse constituirán una verdadera calamidad en los momentos actuales”¹⁵.

La Asociación dio cuenta de haber transmitido la petición al Gobierno prácticamente en los mismos términos en los que le había sido entregada por la representación de los “85.000 ferroviarios residentes en provincias” incluyendo la referencia a las “determinaciones de extrema gravedad”.

Esta comunicación fue utilizada por el ministro de Fomento Cortina en el debate parlamentario de totalidad celebrado el día 12 de diciembre en su contestación a la intervención del diputado republicano Tejero, que se oponía a la totalidad de la Ley. Según el ministro, fue requerido para que recibiese a una Comisión de ferroviarios españoles y en sus propias palabras “Y vino esa Comisión al día siguiente por la mañana al Ministerio y ocupaba todo el despacho y se expresó en términos de una acritud extraordinaria, tan extraordinaria

¹⁴ *Diario de Sesiones de Cortes, Congreso de los Diputados*, Apéndice 2º al núm. 105, 10 de diciembre de 1918.

¹⁵ “Las tarifas ferroviarias”, *El Sol*, Madrid, 7 de diciembre de 1918.

que yo hube de protestar un poco, porque no había para tanto”¹⁶.

Da que pensar la fuerza que tendría tal Comisión para ser recibida con tanta premura y para que recibiera tan leves reproches a sus términos de “acritud extraordinaria” por todo un ministro de Fomento, por muy reciente que fuera su nombramiento.

Los oradores que en turno de totalidad en contra del Proyecto intervinieron en esa sesión, destacaron que la alusión del ministro y la presencia en su escaño de los pliegos con las firmas correspondientes constituían una muestra de coacción sobre los diputados. Tan es así que el ministro prometió retirar los pliegos y depositarlos en el despacho de ministros.

El más incisivo acerca de esta cuestión fue el diputado socialista Anguiano que, en intervención el mismo día, puso en cuestión la representatividad sindical de la Asociación de la que explicó su carácter benéfico y de asistencia a los trabajadores y destacó que aquella se encontraba en aquellos momentos con su existencia “íntimamente ligada a las empresas ferroviarias españolas, subordinada a estas empresas” y la acusó de que en este asunto adoptaba el punto de vista de las empresas pues procuraba la aprobación de la subida de tarifas, pero sin presentar ninguna exigencia ni precisión en cuanto a la subida de haberes de obreros y empleados.

El diputado Barcia destacó al día siguiente, en el mismo debate de totalidad, la diferente consideración que presentaban para las empresas y el Gobierno las necesidades salariales de los trabajadores en este momento, en comparación con el tratamiento francamente represivo que habían merecido esas reivindicaciones en las pasadas huelgas de 1916 y 1917.

Que la Asociación actuaba en perfecta coordinación con las Compañías lo demuestra la carta que remitió al diario *El Sol*¹⁷ el presidente de aquella, Alfredo Sastre. Se quejaba de la posición del diario contraria a la elevación de tarifas. Exponía Sastre, que “nada hemos de decir en favor de las empresas porque ellas se bastan para justificar con sus balances la situación financiera en que desenvuelven su negocio”. A pesar de ello, echa en cara al periódico supuestos errores del diario en el manejo de cifras de ingresos y gastos y a continuación pasa a exponer su filosofía diciendo que “no podemos esperar para nuestro mejoramiento económico otra solución que la de reforzar los ingresos de las Compañías, de ahí que el personal... ponga todo su esfuerzo en la aprobación de este proyecto por ser el único medio de satisfacer la necesidad apremiante y reconocida por todos de aumentar sus haberes”. Eso de que el aumento de tarifas fuese la única solución para la elevación de los salarios era repetir, punto por punto, el discurso de las Compañías, porque existían propuestas alternativas dirigidas a que el Estado diera a cada compañía la cantidad necesaria, vía anticipos reintegrables o incluso subvenciones, para poder hacer frente a sus necesidades derivadas del aumento de los haberes de sus trabajadores. Esa solución era rechazada por las Compañías porque suponía, por un lado, exponer a la luz las cuentas de cada una de ellas, y, por otro lado, renunciar a un aumento general de los ingresos que superase con creces las cantidades destinadas a los mayores pagos salariales.

A la objeción de *El Sol* de que el proyecto de Ley no señalaba la cuantía a destinar a los trabajadores del incremento de ingresos originado por las tarifas, Sastre argumentaba que esa era una cuestión para tratar exclusivamente entre los trabajadores y las empresas y que ello no invalidaba por tanto el proyecto.

¹⁶ *Diario de Sesiones de Cortes, Congreso de los Diputados*, núm. 107, 12 de diciembre de 1918.

¹⁷ “El aumento de las tarifas ferroviarias. No empecemos por embarullar la cuestión”, *El Sol*, Madrid, 10 de diciembre de 1918.

A la vista de todo lo anterior, caben pocas dudas sobre la identidad de objetivos y de estrategias entre la Asociación y las Compañías, que utilizaban aquella para movilizar a los trabajadores como punto de lanza para presionar por la aprobación parlamentaria del proyecto o, si eso no fuese posible, para la regulación de las subidas tarifarias por Real Decreto.

A todo esto, el diario *El Sol* continuaba con su campaña en contra de proyecto y en los días siguientes recogió abundantes opiniones contrarias al aumento de tarifas. Singularmente publicó un escrito de Daniel Anguiano¹⁸ en el que exponía la posición de la Federación de Ferroviarios españoles afecta a UGT. Este sindicato reclamó el día 24 de agosto de 1918 unas subidas salariales concretadas en la correspondiente tabla de aumentos, lo que no fue atendido por las Compañías. Para Anguiano era evidente que en este momento las Compañías deseaban conquistar la subida de tarifas con ayuda del personal ferroviario haciendo promesas de subidas salariales sin concretar y que estaban induciendo a una amenaza de huelga ferroviaria “en que apareciese como fundamento externo la conquista de mejoras económicas por parte del personal y como fundamento real la lucha de los obreros ferroviarios para conquistar mejoras en los intereses económicos de las Compañías”. Tras poner en duda la representatividad sindical de la Asociación en línea con su intervención en el Congreso, Anguiano terminaba reprochando a esta su total despreocupación por el personal despedido a quienes además han dado de baja en la Asociación.

En su afán de presentar todos los puntos de vista sobre la cuestión, *El Sol* publicó una extensa entrevista con Eduardo Maristany, director general de MZA e ingeniero de Caminos de gran reputación en terreno ferroviario. En esta entrevista el Sr. Maris-

tany, con prurito de sabio, dedicaba la mayor parte del espacio a corregir los números de un artículo anterior de *El Sol*. La entrevista se mueve en un gran baile de cifras que son las que usualmente utilizaban las Compañías para justificar sus peticiones. En la defensa de sus posturas, Maristany no pudo menos que cometer algunos errores de bulto. Cuando puso en cuestión el gran incremento de ingresos que proporcionaría el aumento de tarifas, cosa que reprochaba el periódico, echó mano de la elasticidad de la demanda. Cuando el entrevistador le hizo ver que en el caso de las mercancías esa demanda sería bastante rígida, el Sr. Maristany desgranó unos argumentos que en el fondo demostraban los perjuicios que a la economía ocasionaría el aumento de tarifas. Se esforzó también en demostrar la escasa influencia que la elevación de tarifas tendría en el precio final de los productos transportados. Su argumento para rechazar alternativas a la elevación de tarifas, como las subvenciones que permitieran aumentar los salarios, resultaban harto débiles y escondían las verdaderas razones que ya hemos tenido ocasión de señalar.

La inestabilidad política derivada principalmente de lo que entonces se llamaba “el problema catalán” llevó al Gobierno a suspender las sesiones de Cortes en una sesión del Consejo de Ministros celebrada el 15 de diciembre, de la que se facilitó una llamada “nota oficiosa” del siguiente tenor: “El Consejo examinó la situación parlamentaria. Se halla pendiente en el Congreso el proyecto sobre tarifas ferroviarias. Su presidente comunicó ayer al del Consejo que la minoría socialista le había manifestado oficialmente que para la aprobación definitiva tanto del proyecto como del dictamen de la Comisión Mixta pedirá el quorum. Equivale esto a hacer imposible ahora la aprobación de ese proyecto porque ambas votaciones habrían de verificarse los días 18 y 19 como más cercanos y en dicha fecha la proximidad de las vacaciones parlamen-

¹⁸ “Opinión de Don Daniel Anguiano”, *El Sol*, Madrid, 12 de diciembre de 1918.

tarías hace sumamente difícil reunir el número de parlamentarios necesario”.

La nota continuaba declarando las tareas parlamentarias infecundas y además el Gobierno debía concentrar su atención en otros problemas importantes. A la vista de lo cual el Consejo acordó suspender las sesiones.

Estaba claro el intento del Gobierno de culpar a la minoría socialista de la falta de aprobación del proyecto de elevación de tarifas, para enfrentarla de este modo con los trabajadores ferroviarios. Sorprende un poco la puerilidad del argumento, porque según la nota los socialistas serían los culpables del absentismo de los diputados por “la proximidad de las vacaciones parlamentarias”.

En la misma noticia se informaba que una vez finalizado el Consejo, el presidente, conde de Romanones, según el redactor “negó que el Gobierno tenga el pensamiento de autorizar la elevación de las tarifas ferroviarias por decreto”¹⁹. Es de suponer que el conde de Romanones, aun a pesar de que se le ha achacado muchas veces un cierto cinismo político, fuera desconocedor de lo que al día siguiente le esperaba.

De los hechos que esperaban al Conde da cumplida cuenta el diario *El Sol*, que relata cómo, al conocerse la noticia de la suspensión de las sesiones de las Cortes sin que fuera aprobado el proyecto de aumento de las tarifas, los empleados de la estación de Mediodía de MZA (la actual de Atocha) se alborotaron y se movilizaron decidiendo acudir en manifestación a entrevistarse nada menos que con el presidente del Consejo. Según la noticia, lo primero que hicieron fue pedirle permiso a su director, Sr. Maristany, quien, con muy buen acuerdo, les dijo que no podía darles tal permiso

porque si lo hacía ello haría suponer que la compañía apoyaba su acción. Los visitantes de Maristany supieron leer entre líneas y le manifestaron que, a pesar de ello, los trabajadores abandonarían sus puestos. Cosa que hicieron dirigiéndose al local social de la Asociación, cuyo presidente les pidió orden por tratarse de una reunión celebrada sin el oportuno permiso. No obstante, la reunión se celebró y se acordó presentar las peticiones del personal al presidente del Consejo de Ministros. Durante este acto se pronunciaron gritos a favor de la huelga, y al final se acordó acudir todos al Palacio de la Presidencia donde fueron recibidos por Romanones, que aprovechó, una vez más, para culpar a los socialistas de la falta de aprobación del aumento de tarifas. Los directivos de la Asociación expusieron el malestar del personal, que llegaba hasta el punto de mostrarse dispuesto a ir a la huelga. El presidente del Consejo se comprometió a trasladar sus peticiones al resto de los ministros y los citó para una nueva reunión tras el final del Consejo.

En consecuencia con lo acordado con Romanones, éste recibió a los comisionados a las nueve de la noche al acabar la reunión del Consejo. Después de esta reunión los comisionados manifestaron a los periodistas que: “Nos ha leído el presidente la parte de la nota oficiosa concerniente a nuestras aspiraciones y hemos quedado satisfechos de la forma en que los acuerdos adoptados hoy van a ser llevados a la práctica. No podemos decirles más”.

A pesar de no poder decir más a los periodistas, éstos conocieron, por la información de los comisionados de los trabajadores, que el ministro de Fomento Cortina había quedado encargado de la redacción de un Proyecto de Real Decreto, en el que del 15% de aumento de las tarifas, el 5% fuese a la caja de las Compañías y el 10% se destinase a mejorar los salarios de los trabajadores²⁰.

¹⁹ “Consejo de Ministros”, *El Imparcial*, Madrid, 16 de diciembre de 1918.

²⁰ “Los ferroviarios reclaman al Gobierno que de-

Hay que pensar que este reparto pertenece a la cosecha de los comisionados presionados por el deseo de los trabajadores de conocer la parte que les correspondería, ya que la redacción final del Real Decreto no hizo mención a reparto alguno²¹.

La nota oficiosa que daba cuenta de lo tratado en el Consejo de Ministros exponía que “El presidente del Consejo dio cuenta de la visita que esta mañana le hizo una numerosísima Comisión de ferroviarios para pedirle la elevación de las tarifas. El Consejo lamentó que circunstancias notorias le hayan obligado a suspender las sesiones de Cortes sin que hubiera sido definitivamente aprobado el proyecto de Ley relativo a este punto, proyecto aprobado en el Senado, terminada la discusión de totalidad en el Congreso y sólo impugnado por un sector de la cámara cuyo voto particular fue rechazado. Examinadas las razones expuestas por los ferroviarios, todos los ministros coincidieron en que era indispensable mejorar las dotaciones de estos, para lo cual es medio único la elevación de tarifas (el subrayado es nuestro), razón sin la que no procedería estudiar la petición de que sean aquellas elevadas por decreto. Y en su vista, acordó encomendar al ministro de Fomento, a fin de que le traiga al Consejo de ministros siguiente, la redacción de una propuesta que reúna las garantías necesarias de que el producto del suplemento de tarifas asegure la mejora del personal ferroviario”²².

Hay que destacar la atención prestada por el Gobierno a las reivindicaciones salariales de los ferroviarios, en claro contraste con la conducta de total oposición e incluso de

represión practicada en procesos reivindicativos anteriores. No cabe menos que preguntarse si las razones de tan benévolo comportamiento no tendrían que ver con el hecho de que las peticiones de los ferroviarios, el aumento de las tarifas, coincidía con los deseos de las Compañías.

El Sol, muy constante en su campaña contra la subida de tarifas, impugnó en un extenso comentario editorial los propósitos manifestados por la nota oficiosa, incluso antes de conocer el texto del Real Decreto. Encontraba particularmente irritante el editorialista la afirmación de la nota oficiosa de ser la elevación de las tarifas el único modo de satisfacer las exigencias de mayores retribuciones por parte de los trabajadores, y tras hacer algunas consideraciones sobre el carácter de servicio público del transporte ferroviario, servicio que había sido otorgado a las Compañías mediante concesión, concluía el editorialista que ello las alejaba de la consideración de empresas industriales cualesquiera. Ello haría rechazable un aumento generalizado de tarifas por encima de lo establecido en los pliegos de condiciones. Con lo que sí estaba de acuerdo el diario era con la necesidad de compensar a las Compañías por circunstancias poco previsibles ocurridas a lo largo de la concesión, como la guerra europea, que había plantado nuevas necesidades de inversión y aumentos de exigencias salariales causadas por el encarecimiento general del coste de la vida.

A estos efectos *El Sol* proponía la concesión de anticipos reintegrables para nuevas inversiones y subvenciones que compensasen el déficit causado por el aumento de los costes de personal, tras haber sido pactado entre las Compañías y los trabajadores, en 1918 y 1919, que deberían ser devueltos cuando las Compañías volvieran al nivel de beneficios de 1913. Por otra parte, y como contrapartida a estas ayudas se proponía una mayor intervención del Estado en la administración de las Compañías.

crete la elevación de tarifas. Dos mil empleados visitan al presidente del Consejo”, *El Sol*, Madrid, 17 de diciembre de 1918.

²¹ Para un relato de los hechos desde el punto de vista de las compañías, ver “El aumento de las tarifas ferroviarias”, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Madrid, 16 de diciembre de 1918.

²² “Nota oficiosa del Consejo”, *El Imparcial*, Madrid, 17 de diciembre de 1918.

Además, pidió al Gobierno que, previamente a la aprobación del Decreto, gestionase la readmisión de los despedidos de la compañía del Norte y terminó de modo categórico: “Conste, por lo tanto, que juzgamos una arbitrariedad del Consejo de Ministros la idea de que es el aumento de tarifas el único medio eficaz para subvenir a los ferroviarios y las Compañías. Pero, además, conste que el hecho de la concesión de este aumento representa, a nuestro juicio, un daño palmario inferido a la recta administración de los dineros españoles”. No se podía decir más claro²³.

El Real Decreto de aumento de las tarifas ferroviarias, denominado el Decreto Cortina por el título del ministro de Fomento José Gómez Acebo, marqués de Cortina, se aprobó con la debida diligencia el 26 de diciembre y apareció al día siguiente en la *Gaceta de Madrid*²⁴. Contenía el articulado del proyecto dictaminado por la Comisión del Congreso, con dos nuevos artículos destinados a recoger algunas de las observaciones expresadas en la discusión parlamentaria y a proporcionar una cierta seguridad a los trabajadores de que sus demandas serían atendidas.

Se trataba de un artículo en el que se exigía a las empresas llevar una cuenta especial de lo que ingresasen como consecuencia del aumento de tarifas, y que ese ingreso no sería computado para aumentar el producto líquido (beneficio) a los efectos de una posible reversión anticipada de las líneas; y otro en el que declaraba obligatoria la suspensión y anulación de la elevación de tarifas si al surgir un conflicto entre los obreros y las Compañías no aceptasen éstas el fallo arbitral que dictase el Gobierno o, por su delegación, el Instituto de Reformas Sociales. Como veremos más adelante,

estas incorporaciones no fueron del agrado de las Compañías y así se lo hicieron saber al Gobierno.

Tras la aprobación del Real Decreto la compañía MZA distribuyó entre su personal una circular en la que se determinaban los aumentos que corresponderían al personal como consecuencia de los mayores ingresos que supondría la elevación de las tarifas aprobada. Las subidas propuestas oscilaban entre el 35% de aumento para los sueldos más bajos, hasta 1.500 pesetas al año, o cuatro pesetas diarias de jornal, hasta el 25% para los sueldos superiores a 6.000 pesetas al año. La compañía añadía que en el mes de abril se daría una paga extraordinaria de una mensualidad, con lo que a las subidas anteriores se añadiría un 8,33% más. Estos aumentos supondrían según la compañía 15 millones de pesetas de mayor coste de las nóminas.

La reacción de los trabajadores ante estos aumentos fue francamente desfavorable. Las protestas comenzaron con una nota de la Federación Nacional de Ferroviarios (UGT) que criticaba la nota de la Compañía exponiendo que esta se preocupaba de calcular el nuevo gasto en salarios, pero no los ingresos que recibiría como consecuencia del aumento de las tarifas. La Federación estimaba los nuevos ingresos en 75 millones de pesetas. Por otra parte, impugnaba las subidas anunciadas explicando que de las tres gratificaciones que se venían recibiendo ahora, se absorbían dos. La Federación pedía que los salarios se elevasen entre un 60% para los salarios más bajos y un 10% para los mayores de 5.000 pesetas al año.

Por otra parte, la Asociación también manifestó su disgusto y anunció una asamblea para el día primero del año. En dicha asamblea, el presidente de la Comisión negociadora, Emilio Besteiro, criticó con dureza la circular de la compañía MZA calificándola de ofensa a los empleados ya que en ella

²³ “Comentario al acuerdo del Consejo de Ministros”, *El Sol*, Madrid, 17 de diciembre de 1918.

²⁴ “Real Decreto relativo a la elevación de bases de percepción de las tarifas máximas vigentes en los ferrocarriles españoles”, *Gaceta de Madrid*, n° 361, 27 de diciembre de 1918.

“Se habla de que las empresas realizan un sacrificio al bonificar a sus empleados y ni siquiera dan las gracias a sus empleados por el apoyo eficaz que les han prestado en su petición al Gobierno”. Besteiro continuó proponiendo se acuerden reivindicaciones generales para todas las empresas y que se transmitan al Gobierno por intermedio de la Junta de la Asociación. El presidente de la Junta, Sastre, se mostró de acuerdo y pidió unidad²⁵.

No faltaron manifestaciones de empleados de la compañía MZA satisfechos con la oferta de la empresa; así, los que *El Sol* calificaba como “altos jefes de la compañía MZA” escribían al presidente del Consejo de Ministros agradeciendo a la compañía sus desvelos, tanto más loables, cuanto que el Real Decreto, por la forma de conceder el aumento de tarifas, daba más mérito a los ofrecimientos de MZA y reprochaba a los que protestaban que “no es digno de pechos bien nacidos el rebelarse ingratamente el momento de recibir un beneficio contra quien lo otorga”²⁶.

Tan evidente y sonrojante adulación a la compañía provocó la protesta airada de la Federación de Ferroviarios a los que la nota provocaba “viva indignación”, y otra algo más matizada de la Asociación en la que curiosamente manifestaban que ellos defendían mejor los intereses de la compañía que los firmantes de la nota.

El día 8 de enero se celebró la asamblea patrocinada por la Asociación, en la que se fijó la tabla reivindicativa de subidas salariales y que originó algunos incidentes como consecuencia de la actitud escasamente reivindicativa del presidente de la Asociación, Sr. Sastre.

La tabla de subidas aprobada en la asamblea iba del 50% para los sueldos inferiores a 1.500 pesetas hasta un 10% para los sueldos superiores a 10.000 pesetas; era intermedia entre la propuesta por MZA y la solicitada por la Federación. Respecto a la primera, elevaba el porcentaje para los salarios más bajos, y respecto a la segunda, lo elevaba también para los salarios más altos, pero sin llegar a los valores propuestos por la compañía, que por ejemplo para un salario de 10.000 pesetas planteaba un 20% de aumento, mientras la Asociación lo reducía al 10%²⁷.

A todo esto, las Compañías también se mostraban activas en su oposición a aquellos aspectos del Real Decreto que les desagradaban. Con este fin, el 8 de enero de 1919 visitaron al ministro de Fomento los miembros de los Consejos de Administración de MZA, Norte, Andaluces y Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España; en total entre 50 y 60 personas con algunos nombres bien sonoros entre ellos. Entre los visitantes se encontraban senadores vitalicios, ex ministros de Hacienda, de Fomento, de Instrucción Pública, de Estado... todo un repertorio de la clase política de la Restauración²⁸.

Estas personalidades entregaron al ministro de Fomento un escrito en el que expresaban sus preocupaciones. Comenzaron por el artículo 3º del Real Decreto, que establecía que el ingreso consecuencia del aumento de las tarifas no sería tenido en cuenta a efectos del cómputo del producto líquido en caso de reversión. Decían las Compañías que no se habían tenido en cuenta los gastos que podrían ocasionarse, incluidos los correspondientes al aumento de gastos de personal y que lo que tendría que considerarse es el saldo para la compa-

²⁵ “Asamblea Magna de obreros y empleados ferroviarios”, *El Sol*, Madrid, 1 de enero de 1918.

²⁶ “Una circular y dos protestas”, *El Sol*, Madrid, 4 de enero de 1919.

²⁷ Para la actitud obsequiosa de Sastre, ver “Asamblea de empleados y obreros”, *El Sol*, Madrid, 8 de enero de 1919.

²⁸ Los señores Rodríguez San Pedro, Amós Salvador, Gabino Bugallal y Vicente Alonso Martínez, entre otros.

ña de la referida cuenta especial. También preocupaba a las Compañías tener que someterse al arbitraje del Gobierno o del Instituto de Reformas Sociales, so pena de ver anulado el aumento de tarifas. Y, por último, les inquietaba la enmienda introducida en el Senado al referirse a las tarifas “actualmente en aplicación” como objeto de la subida, que era explicado en el preámbulo del Decreto como que “en lo sucesivo no se podrá efectuar la sustitución de tarifas especiales por la general, evitando de esta suerte aumentos muy considerables que de esa forma hubieran podido obtenerse”.

La inquietud de las Compañías era más que fundada porque desde 1917 venían, por el procedimiento de sustituir tarifas especiales, elevando sus precios en porcentajes mucho más allá del 15%. El ministro Cortina tranquilizó como pudo a tan ilustres visitantes y les prometió trasladar sus preocupaciones al Gobierno²⁹. Podían haber algunas dudas sobre el comportamiento de Cortina, ya que este era un importante directivo del Banco Español de Crédito, que entre su cartera de valores tenía fuertes participaciones en empresas ferroviarias. Esta relación entre políticos y compañías, como veremos, estuvo continuamente presente en los debates sobre el aumento de las tarifas y se trataba de una situación difícilmente asumible en nuestros días, que era contemplada con menor severidad en la época.

La Federación de Ferroviarios de UGT se lanzó a la ofensiva con todos sus sindicatos de empresa y, a la vista de la escasa oferta de las Compañías, aprovechó la situación para desengañar a los trabajadores que, en opinión de los ugetistas, habían sido lanzados por las Compañías a forzar los aumentos de tarifas, para recibir tan magra

recompensa. Recalaron su deseo de no ser confundidos “con los que trabajaron por el aumento de las tarifas” y volvieron a reivindicar la readmisión de los ferroviarios despedidos por Norte además de plantear toda una serie de reivindicaciones y mejoras laborales³⁰.

Reacciones a la elevación de tarifas

Tras conocerse la aprobación de la subida de tarifas comenzaron a producirse movimientos entre los sectores mercantiles, industriales y agrarios afectados por los mayores precios de los transportes ferroviarios. Comenzó la Cámara de Comercio de Madrid, que aprobó una serie de conclusiones respecto al Real Decreto Cortina, conclusiones que acordaron que el Sr. Matesanz, dirigente de la Cámara de Comercio y diputado, defendiese en el Congreso. En dichas conclusiones lamentaban que el Gobierno hubiese atendido solamente uno de los aspectos del problema, olvidando las justas quejas del público y de los comerciantes respecto al deterioro del servicio ferroviario, y se mostraban preocupadas porque las Compañías efectuasen subidas superiores al 15% siguiendo el expediente de suprimir las tarifas especiales.

Por otra parte, unieron sus protestas respecto a las tarifas con las que mantenían contra el aumento de la contribución industrial y con ese fin convocaron una concentración ante el Congreso el día 4 de febrero, que reunió un buen número de manifestantes. Los congregados designaron una comisión que pasó al Congreso y fue recibida por los diputados Anguiano, Matesanz, Marraco y Juan de la Cierva, que se habían distinguido por su oposición a la elevación de tarifas en la discusión del proyecto de Ley correspondiente. La comisión fue también recibida por el presidente del Consejo, Romanones, que les tranquilizó sobre la

²⁹ “La elevación de tarifas. Última hora, hablan las empresas. Conferencia con el Ministro de Fomento”, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Madrid, 8 de enero de 1919.

³⁰ “Contra los aumentos concedidos por las compañías”, *El Sol*, Madrid, 13 de enero de 1919.

aplicación del Real Decreto y no les dio mayores esperanzas sobre el asunto de la contribución industrial. Eso sí, les anunció su buena disposición respecto a la presencia de los intereses comerciales e industriales en el Instituto de Reformas Sociales. Las actuaciones de la Cámara de Madrid tuvieron eco en las provincias y se fue extendiendo la campaña de protesta.

En el Congreso el diputado Anguiano planteó, el día 30 de enero, la celebración de un debate sobre la decisión del Gobierno de elevar las tarifas por decreto. Tras una primera intervención en la que atacó duramente al Gobierno y a las compañías ferroviarias, el debate quedó interrumpido hasta el día 26 de febrero, en el que se debatió la siguiente propuesta: “Estimando el Congreso que no debe demorarse el estudio de las últimas disposiciones dictadas por el Gobierno en materia de transportes ferroviarios, acuerda continuar en el orden del día, y sin limitación de tiempo, el debate iniciado por el diputado Sr. Anguiano”. Firmaban la proposición los diputados Marraco, Santa Cruz, Prieto Moles, Matesanz, Anguiano, Gascón y Marín y de la Cierva. Los firmantes eran diputados republicanos y socialistas, junto a Matesanz –que actuaba en clave de defensor de intereses corporativos–, Gascón y Marín –albista– y Juan de la Cierva –líder de la facción parlamentaria conservadora de su nombre–.

Por ausencia de Marraco defendió la proposición Cierva, que acusó al Gobierno de carecer de título legal para elevar las tarifas por decreto, cuestión que fue reconocida con ingenuidad no exenta de cierto cinismo por el ministro de Fomento. Cierva resaltó los defectos del servicio ferroviario que prestaban las Compañías y puso especial énfasis en señalar las verdaderas subidas de las tarifas consecuencia de la supresión de las tarifas especiales, dando cifras de aumentos todas muy superiores al 15%, llegando en algunos casos hasta el

200%. No olvidó tampoco Cierva reprochar al Gobierno su nula actuación en la cuestión de los ferroviarios despedidos de la compañía Norte. El ministro Cortina se defendió como pudo tratando de justificar la actuación del Gobierno, planteándola como un término medio entre la postura de las Compañías y la de sus detractores, no dejando de señalar los ataques que el mismo había sufrido por parte de la prensa afecta a las empresas ferroviarias³¹.

La intervención de Cierva en el Congreso recogió los argumentos que venían siendo defendidos por el periódico *El Sol* en el que este diario señaló los efectos de estas subidas en el conjunto de la economía, afirmando que “la elevación exagerada de las tarifas especiales antiguas puede ocasionar un desastre económico” y acusando al Gobierno de haber abandonado totalmente los intereses públicos por su pasividad ante la supresión o alteración de las tarifas especiales, siendo así que el Ministerio de Fomento debía dar su aprobación a tales cambios. El diario insistía en que era partidario de auxiliar a las Compañías para superar sus problemas financieros, pero no mediante expediente de elevación de las tarifas³².

Estas fueron las únicas intervenciones en el debate y las últimas, puesto que al día siguiente el Gobierno suspendió las sesiones presionado por el problema autonomista catalán y sobre todo por la situación de grave crisis social en Barcelona provocada por la huelga de La Canadiense. Tan acuciado estaba Romanones, que menos de un mes más tarde presentó su dimisión y la de todo el Gobierno, principalmente a causa las presiones militares sobre el tratamiento de los sucesos de Barcelona.

³¹ DSC, número 130, 23 de febrero de 1919.

³² “Efectos de un decreto en la economía nacional” y “Un caso extremo de abandono de los intereses públicos”, *El Sol*, Madrid, 17 y 24 de febrero de 1919.

Entretanto varias Cámaras de Comercio, entre ellas la de Madrid, anunciaron la convocatoria de una magna asamblea general en Zaragoza a la que acudirían representantes de ayuntamientos, entidades agrícolas, mercantiles e industriales e incluso organizaciones obreras, con el fin de manifestar su propuesta contra la elevación de las tarifas. Como se ocuparon bien de resaltar los medios de comunicación afectos a las Compañías, el protagonismo de la asamblea lo ostentaron los diputados republicanos Marraco y Tejero y el diputado socialista Anguiano.

La asamblea eligió un Comité ejecutivo y llegó a determinadas conclusiones que reproducimos por considerar que recogen el conjunto de las posturas de todos los sectores sociales opuestos a la subida de tarifas. La fuente es un órgano poco sospechoso de oponerse a los deseos de las Compañías, como es la publicación *Los transportes férreos*. Las conclusiones fueron las siguientes³³:

1. *Reclamar del Gobierno la inmediata derogación del Real Decreto de 26 de diciembre último que autorizó el aumento del 15% sobre las tarifas ferroviarias, volviendo a las Cortes el conocimiento del asunto para que ellas resuelvan lo que proceda.*

2. *Pedir que se mejoren todos los servicios ferroviarios, lo mismo en lo que se refiere al material que en lo que afecta al personal, debiéndose admitir para ello a los obreros y dependientes despedidos por efecto de las últimas huelgas.*

3. *Restablecer en todo su vigor las leyes y disposiciones ministeriales que regulaban el contrato de transporte y el servicio ferroviario, derogándose todos aquellos preceptos que, como la concesión de plazos dobles, se han dictado para favorecer a las Empresas con daño del interés público.*

4. *Exigir igualmente que, en vista de las circunstancias actuales, y teniendo presente la misión social que incumbe al Gobierno para contener el progresivo encarecimiento de la vida y las atribuciones que le confiere la Ley de Subsistencias, suspenda el derecho que tienen las Compañías a la suspensión de las tarifas especiales, restableciendo las que regían en el año 1917, mientras se estudia un régimen general de tarificación que imponga un sistema justo y equitativo para todas las regiones.*

5. *Pedir que se constituyan tribunales especiales en los que intervengan los productores o sus organismos oficiales, para tramitar y resolver equitativamente todas las reclamaciones contra las Compañías*

6. *Reclamar la creación de un instituto u organismo en el que tengan representación no sólo los técnicos, sino las clases productoras, para estudiar la política ferroviaria y todos los extremos que afecten a la nacionalización de los ferrocarriles, al establecimiento de un saludable régimen de transportes y a la construcción de nuevas redes ferroviarias, al efecto de impedir que sea un negocio industrial lo que debiera ser un servicio público y un instrumento de la industria, del comercio y del trabajo en general.*

7. *Declarar la incompatibilidad entre los cargos de diputado, senador, ministro y subsecretario y los de consejero, abogado, asesor alto empleado y otros análogos de las empresas ferroviarias, debiendo establecerse entre el ejercicio de uno y otro orden de cargos un plazo mínimo de cinco años, excepto los cargos de ministro y subsecretario, que llevarán aparejada la incompatibilidad absoluta y permanente con los de las compañías ferroviarias.*

8. *Constituir juntas permanentes de fomento de la política ferroviaria integradas por todas las clases sociales en todas las provincias y un Comité Central que residirá en Zaragoza. Estas juntas se encargarán de gestionar la efectividad de estas conclusiones y de cuantas aspiraciones afecten al magno problema ferroviario,*

³³ “La Asamblea de Zaragoza y la elevación de tarifas”, *Los transportes férreos*, Madrid, 8 de marzo de 1919.

adoptando al efecto, los procedimientos que estimen más oportunos.

Estas conclusiones debieron de parecer a los asambleístas demasiado “magnas” como para exigir las perentoriamente al Gobierno, por lo que concentraron sus exigencias en las cuatro primeras, dando un plazo de 15 días al Gobierno para que las atendiese so pena de tomar medidas sobre las que se guardó secreto, pero sobre las que se filtró que podría tratarse de paralización de las corporaciones oficiales y de cierre indefinido de comercios fábricas y talleres.

La asamblea de Zaragoza supuso una suerte de experimento corporativo de colaboración entre el mundo de la empresa y el mundo del trabajo en la defensa de algunos intereses comunes. Dada la naturaleza política de los organizadores su mentalidad estaba muy por delante en este terreno de la del conjunto del “las clases productoras del país”. Por ello, tras una entrevista celebrada con el todavía ministro Cortina en la que éste realizó unas vagas promesas a la Comisión, ésta, presidida por el Sr. Marraco, regresó a Zaragoza satisfecha y las terribles medidas quedaron olvidadas.

Para que pueda comprobarse el grado de respuesta que recibió la Comisión, exponemos a continuación las promesas del ministro:

1. Que por mediación de las Cámaras de Comercio se pida concretamente la anulación de lo que perjudique al comercio y la industria.

2. Nombramiento de una Comisión mixta para estudiar la unificación de tarifas por tonelada y kilómetro.

3. Publicación inmediata del reglamento de interventores de ferrocarriles para que al acompañar a los comerciantes tengan la autoridad debida.

4. Nombramiento de tribunales arbitrales para entender en las reclamaciones.

5. Derogación rápida de todas las disposiciones desde 1916.

Comparando las conclusiones aprobadas en Zaragoza con las promesas del ministro hay que reconocer su habilidad para quitarse de encima el problema con el mínimo de compromiso. Pero donde ya rizó el rizo el Sr. Cortina fue en el asunto de los ferroviarios despedidos en el que “prometió de una manera solemne obligar a las Compañías a que den un servicio perfecto para demostrar la necesidad en que se encuentran de que esos obreros sean admitidos, prometiendo ponerse al habla con las Compañías para estudiar con estas su admisión”; según la información “la comisión salió satisfecha de su entrevista con el ministro”³⁴.

A la vista de todo esto no se sabe de qué asombrarse más, si de la aparente ingenuidad de la Comisión o de la habilidad de un ministro que hacía promesas formando parte de un Gobierno sobre el que todos los días planeaban rumores de crisis. Tan tremenda debió de ser la impresión que causó la satisfacción de los comisionados, que al día siguiente todos los periódicos de Madrid recibieron un telegrama del Comité ejecutivo de protesta contra las tarifas ferroviarias con el siguiente texto: “Este Comité enterado solución que, a conclusiones acordadas Asamblea Nacional de Zaragoza, ha ofrecido ministro de Fomento a individuos de este organismo que recientemente le visitaron, rehúsa tal ofrecimiento considerándolo improcedente e inaceptable en absoluto y mantiene íntegramente aquellas conclusiones”. Respuesta congruente que pone de manifiesto las diferencias que existían entre los que promovían las protestas.

³⁴ “Contra el aumento de las tarifas ferroviarias, la comisión aragonesa habla con el ministro” *El Sol*, Madrid 15 de marzo de 1919.

A todo esto, no podía faltar a las Compañías el auxilio de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles, en este caso de la zona de Valencia, que publicó una nota en la que se dolía de que algunas entidades comerciales para ellos muy respetables, incluso con buena intención, se hiciesen eco de las campañas insidiosas de ciertos políticos contra el Decreto Cortina, que reconocían haberlo solicitado la Asociación. Defendían también el conocido argumento de las Compañías sobre el escaso efecto de las elevaciones de las tarifas en el precio final de los artículos y que la culpa había que buscarla en “ciertas exportaciones, el contrabando y los acaparadores”³⁵.

Preocupadas, sin duda, las compañías ferroviarias por las reacciones negativas provocadas por la aprobación de las subidas de tarifas, continuaron haciendo llegar al público sus puntos de vista. Para ello publicaron en el mes de abril de 1919 un folleto sin firma, aunque todo el mundo imaginó su autoría, en la que pretendían contrarrestar la opinión de que las tarifas ferroviarias eran las responsables de la gran subida de precios experimentada por los productos de primera necesidad. Hacían ver la imperiosa necesidad de los aumentos producidos, así como “haberse visto obligados a suprimir varias tarifas especiales, verdaderamente ruinosas”. Exponían una vez más los aumentos sufridos en sus costes de explotación que “han aumentado en las más importantes (compañías) en mucho más del 100%”. Y continuaban exponiendo la situación financiera de las grandes compañías cuya no solución acarrearía sin duda la ruina del ferrocarril. Como ya era habitual en los escritos de las Compañías, las cifras se manejaban sin ningún género de detalle, destacando únicamente aquellos conceptos favorables a sus tesis. Por ejemplo, el documento no se molestaba en especificar los aumentos que habría producido el aumento del 15% de las tarifas máximas y la supre-

sión de las tarifas especiales. Eso sí, se hacía mención a los auxilios proporcionados al personal y exponían en un interesante párrafo, que su petición de aumento de las tarifas no había hecho más que empezar y que el 15 % no constituía más que un aperitivo. En esa línea afirmaban “Y por si todo esto fuera poco asusta pensar en las consecuencias para la situación económica habrán de tener en brevísimo plazo las variadas disposiciones de carácter social que atropelladamente, y quizá sin la reflexión que requieren las resoluciones de esta índole, está decretando el Gobierno”. Este párrafo iba dirigido a la implantación de la jornada de ocho horas diarias por Real Decreto de 3 de abril de 1919, que el conde de Romanones envió a la *Gaceta* días antes de ser cesado por las presiones militares ya mencionadas.

En ese mismo documento se desliza un párrafo que es interesante citar, porque servirá después para justificar nuevas subidas de tarifas para los viajeros. Dice así el anónimo folleto, firmado por XYZ: “Es también interesante en extremo lo que acerca de las tarifas de viajeros pone de manifiesto alguna de las Compañías. Se hallan tales tarifas tan lejos de responder a los precios de coste del transporte en estos momentos que aun elevadas el 15% continúan produciendo un considerable déficit y seguirá siendo para las Compañías una carga de muchos millones el servicio de viajeros”.

Las afirmaciones anteriores ponen de manifiesto dos cuestiones. Una, que las mercancías estaban subvencionando de forma cruzada a los viajeros y dos, que la referencia a los viajeros parece dirigida a lanzar un aviso al Gobierno previniéndolo para recibir nuevas peticiones de aumento de tarifas. Lo curioso es que la afirmación de realiza sin ningún apoyo documental salvo que ello “lo pone de manifiesto alguna de las Compañías”³⁶.

³⁵ “Acerca de las tarifas ferroviarias”, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Madrid, 1 de abril de 1919.

³⁶ *La elevación de las tarifas ferroviarias y la situación de*

Lejos de conformarse con las explicaciones de los folletos de las Compañías y con la ofensiva de la prensa afín³⁷, las fuerzas mercantiles e industriales opuestas a la subida de las tarifas continuaban trabajando en colaboración con los sindicatos de UGT, a los que apoyaban en su reivindicación de la readmisión de los ferroviarios despedidos por la Compañía del Norte.

El día 22 de junio el Centro de Defensa Mercantil Patronal se reunió para preparar un mitin que se celebraría al día siguiente en ¡la Casa del Pueblo! En la reunión, que fue presidida por el presidente de la Cámara de la Propiedad Urbana, se recibieron adhesiones de veinte sociedades productoras y mercantiles y participaron también representantes del Comité nombrado en Zaragoza y se hizo mucho hincapié en la necesidad de abaratar las tarifas ferroviarias. Efectivamente el mitin previsto se celebró en la Casa del Pueblo y en el escenario y en la sala se hicieron ver representantes de la Cámara de Propiedad Urbana y de otras sociedades patronales de Madrid y del resto de España. En las intervenciones los representantes patronales hicieron cantos a la necesidad del trabajo común entre obreros y patronos y colocaron a las compañías ferroviarias como el enemigo común. El acto transcurrió con algunos incidentes ya que varios obreros recordaron que tenían cuestiones pendientes con alguno de los patronos allí presentes. Los dirigentes de la Casa del Pueblo consiguieron mantener el orden y por ejemplo Trifón Gómez, secretario de la Federación Ferroviaria, ofreció a los patronos presentes “apoyo de los obreros para todas aquellas reclamaciones que hagan inspirándose en principios de justicia”. Está claro que los comerciantes y

empresarios pretendían apoyo para la reducción de las tarifas y los ugetistas soporte de aquellos en su reivindicación de readmisión de los despedidos. Bien se preocupó Gómez de desmarcarse de los obreros que colaboraban con las Compañías para forzar al Gobierno la subida de las tarifas³⁸.

Unos días después el Comité ejecutivo de la asamblea de Zaragoza visitó a Antonio Maura, de nuevo presidente del consejo tras sustituir a Romanones. Maura recibió las conclusiones de la asamblea y fue informado del desarrollo del mitin celebrado en la Casa del Pueblo, y de las protestas por la suspensión de la manifestación prevista. Maura se quitó de encima a sus visitantes exponiendo la importancia que el Gobierno daba a este asunto y que estaba a la orden del día.

En el Gobierno de Antonio Maura ocupaba la cartera de Hacienda Juan de la Cierva. Habiendo sido este último totalmente contrario al Real Decreto de elevación de tarifas, comenzaron a correr rumores acerca de discusiones en el Consejo de Ministros. La prensa daba cuenta de que hasta en siete sesiones se había discutido sobre ello y no se había llegado a conclusión alguna, pese a las presiones que se atribuían a Cierva para que el Decreto se derogase. El día 9 de julio el marqués de Cortina, sin duda dolido por el trato recibido en la anterior legislatura por parte de Cierva y las izquierdas, preguntó al Gobierno en el Senado si aquel pensaba derogar o alterar en cualquier forma el Decreto de diciembre. La pregunta originó un debate con Cierva en el que este se ratificó en sus posturas respecto a la elevación de tarifas y justificó su conducta parlamentaria y sus intervenciones en la legislatura anterior, una de las cuales,

las principales compañías. Madrid, abril de 1919. Establecimiento tipográfico Sucesores de Rivadeneira. Reproducido íntegramente por GCH, Madrid, 1 de junio de 1919.

³⁷ Ver, por ejemplo, “El recargo sobre las tarifas y la readmisión de los obreros despedidos”, *Los Transportes Férreos*, Madrid, 8 de junio de 1919.

³⁸ “Los patronos en la Casa del Pueblo. Por la rebaja de las tarifas ferroviarias y la readmisión de obreros despedidos”, *El Sol*, Madrid, 23 de junio de 1919.

como le recordó Cortina, fue la última antes del cierre de las cámaras. Cierva y Cortina se enzarzaron en una discusión acerca de qué había dicho cada cual en los pasados debates del Congreso.

Por cierto, que Cortina hizo referencia a una entrevista de los directivos de las compañías ferroviarias con el ministro de Fomento, Ossorio, en la que este se había mostrado ciertamente despectivo, según Cortina, con el valor de las acciones de las Compañías, y ello habría provocado la baja de la cotización de las mismas. Por supuesto Ossorio negó esta imputación³⁹.

De este asunto de los Consejos de Ministros y de la entrevista de los directivos de las Compañías con el ministro de Fomento, dieron cuenta dos publicaciones muy afectas a las Compañías, por cierto con textos idénticos y sin hacer referencia a la fuente. Una de ellas, *GCH*, introduce el relato diciendo: “Parece ser que el estado actual del asunto es el siguiente”; y la otra TF: “Hemos procurado informarnos con exactitud respecto de los propósitos del Gobierno y los datos que hemos podido obtener y que publicamos a continuación son absolutamente verídicos”. A continuación ambas publicaciones exponían el mismo texto idéntico, palabra por palabra. La historia relataba el supuesto fracaso de Cierva en su intento de que se derogara el Decreto de diciembre, por presiones del partido conservador. También narraba la entrevista de las Compañías con Ossorio, y el supuesto trato despectivo recibido por aquellas. La presión del partido conservador, según la doble publicación, “cristalizó en una gestión que se hizo cerca de una elevada personalidad por un personaje muy significativo del maurismo”⁴⁰. El personaje

significado muy bien pudo ser el conde de Gamazo, administrador de Norte y de Andaluces, aunque desde luego no faltaban prohombres conservadores ni liberales en los Consejos de Administración de las Compañías⁴¹.

Dado el carácter de las publicaciones reseñadas, la información parece filtrada por las Compañías y destinada, por un lado, a desprestigiar a Cierva y, por otro, a justificar las últimas caídas del valor de las acciones ferroviarias. En todo caso no deja de sorprender la simultaneidad y absoluta coincidencia de ambos textos en las dos publicaciones.

En julio cayó el Gobierno Maura, falto de los apoyos parlamentarios de los diputados conservadores que seguían a Dato, por asuntos relacionados con la discusión de las actas de las últimas elecciones⁴². Se formó un Gobierno presidido por Joaquín Sánchez de Toca, conservador que seguía a Dato y consejero del ferrocarril Central de Aragón. En este Gobierno ocupó la cartera de Fomento Abilio Calderón.

Ya constituido el Gobierno Sánchez de Toca, el diputado republicano por Zaragoza, Mariano Tejero, planteó dos ruegos al ministro de Fomento relacionados con las tarifas ferroviarias. Los ruegos de Tejero se refirieron a la solicitud del envío de determinada documentación a la cámara por parte del ministro⁴³ y a pedirle que el Gobierno impidiera subidas del 15% a aquellas tarifas que no estuvieran en vigor en la fecha de la publicación del Decreto. Y ya concluyó enlazando con la intervención de Cortina en el Senado, preguntando

³⁹ *Diario de Sesiones de Cortes, Senado*, núm. 11, de 9 de julio de 1919.

⁴⁰ “El Gobierno y las tarifas ferroviarias”, *GCH*, Madrid, 16 de julio de 1919; y “La cuestión de los ferrocarriles”, *TF*, Madrid, 16 de julio de 1919.

⁴¹ “Compañías de Ferrocarriles”, *Anuario de ferrocarriles*, 1919, pp. 57 y ss.

⁴² Cierva y Peñafiel, Juan. *Notas de mi vida*. Instituto Editorial Reus, Madrid, 1955.

⁴³ Por cierto, que entre ella figuraba el nombre de los consejeros de las compañías ferroviarias. El ministro le remitió a uno cualquiera de los anuarios ferroviarios que se publicaban. De todos modos, la intención política de Tejero estaba clara.

acerca de las intenciones del Gobierno respecto al Decreto. Tejero que, como vimos, había sido uno de los animadores de la Asamblea de Zaragoza, aprovechó la ocasión para contestar la pasada intervención del marqués de Cortina en el Senado y resaltó la importancia del movimiento de contestación a la elevación de tarifas, que había sido minimizada e incluso ridiculizada por Cortina.

El ministro compartió con Tejero el punto de vista de que la elevación del 15% se refería a las tarifas en vigor a la fecha de aprobación del Decreto, prometió investigar si se había producido alguna irregularidad y en lo referente al futuro de la norma se remitió a una fecha posterior cuando hubiese estudiado a fondo el asunto, aunque dejó entrever que al estar ligada aquella a elevaciones salariales de obreros y empleados, sería complicada su derogación pura y simple. Resultó una intervención como todas las realizadas por los ministros de Fomento hasta la fecha, queriendo contentar tanto a la opinión contraria a la elevación de tarifas como a los sectores que defendían el derecho de las Compañías a mejorar sus ingresos por la vía de la elevación tarifaria⁴⁴. En todo caso el Ministerio de Fomento terminó dando la razón a Tejero y a los que como él pensaban que a las tarifas pendientes de aprobación a la entrada en vigor del Decreto no debería serles aplicado el aumento del 15%. Así lo determinó el ministro de Fomento en una Real Orden de 8 de septiembre. Esta disposición fue protestada por las Compañías, y con alguna justificación, ya que, como exponía *TF*, de haber conocido este criterio “Las compañías estaban en situación y posibilidad de retirar los proyectos que todavía no habían obtenido la aprobación, sometiendo nuevos proyectos”. Quedaba implícito que estos nuevos proyectos hubiesen incluido ya la subida del 15%, ya que las Compañías eran libres de fijar los precios de sus tarifas es-

peciales siempre que estas no superasen las máximas de la concesión⁴⁵.

Así pues, el asunto de la elevación de tarifas continuaba estando vivo en la opinión pública agitada por un lado por los intereses mercantiles e industriales opuestos a la elevación de tarifas, y por otro por las compañías ferroviarias descontentas con los resultados y la forma de aplicación de la subida del 15% y que además se enfrentaban con nuevas peticiones salariales por parte de sus trabajadores, así como con los aumentos de costes derivados de la aplicación de la jornada de 8 horas.

La implantación de la jornada de 8 horas en los ferrocarriles dio lugar a un nuevo conflicto. El Gobierno había previsto la constitución de un Comité paritario para proponer al Gobierno el mejor modo de aplicar la jornada de 8 horas a la explotación del ferrocarril, cuyo carácter de continuidad a lo largo de la jornada y la existencia de diferentes tareas introducía algunas dificultades para el establecimiento de la máxima duración de la jornada. El Gobierno reguló mediante un Decreto⁴⁶ la composición del Comité y decidió que los representantes de los trabajadores debían ser elegidos mediante un proceso electoral interno que la norma referida regulaba minuciosamente sin mencionar para nada a los sindicatos ni darles papel alguno. Ello provocó la protesta de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles de la UGT e incluso de los Sindicatos católicos, que reclamaron su reconocimiento para formar parte del Comité paritario.

El sindicato ugetista planteó una campaña de agitación en torno a la aplicación de la jornada de 8 horas al ferrocarril, ligando esta reivindicación a la de la readmisión

⁴⁴ *DSC*, núm. 21, 30 de julio de 1919.

⁴⁵ La OM en *Gaceta de Madrid*, núm. 256, 13 de septiembre de 1919. La postura de las compañías en *TF*, núm. 1494, Madrid, 16 de septiembre de 1919.

⁴⁶ *Gaceta de Madrid*, núm. 241, 29 de agosto de 1919.

de los obreros despedidos por la Compañía del Norte y a la de nuevas mejoras económicas para los trabajadores. La agitación llegó hasta el anuncio de una huelga general ferroviaria. No rebajó la tensión el hecho de que el Gobierno decidiera aumentar en cuatro el número de miembros del Comité paritario, dos en representación de UGT y otros dos en representación de los sindicatos católicos. UGT decidió no participar en el Comité paritario porque en su opinión se trataba de un elemento de actuación en favor de las empresas.

A pesar de los anuncios de huelga, la federación nacional de Ferroviarios Españoles siguió mostrando su tendencia a negociar, que muchas veces ocultaba una verdadera desconfianza en los medios su disposición para hacer triunfar la huelga. En esta línea mantuvo una entrevista con Sánchez de Toca, en la que le plantearon sus reivindicaciones respecto a los obreros despedidos y a la necesidad de que las empresas reconocieran a los sindicatos como interlocutores en las negociaciones. El presidente del Gobierno les dio buenas palabras sin comprometerse demasiado.

El Sol, que tradicionalmente venía defendiendo las posturas sindicales, pidió a los trabajadores reflexión y que antes de lanzarse a un movimiento huelguístico que sería enormemente perjudicial para los intereses del país, procurasen exprimir al máximo las posibilidades de negociación. La Federación Nacional se acogió a esta petición del diario y decidió darse un compás de espera, aunque consideraba que la responsabilidad mayor estaba en las empresas que debían cumplir “el deber de inteligenciarse con la representación ferroviaria” y debían hacerlo “con amplitud de espíritu, ánimo sereno limpio de prejuicio y propósitos leales de llegar en las concesiones hasta donde lo permita su posibilidad económica y la rápida organización de los servicios para que sea una realidad la jornada

de ocho horas para todo el personal ferroviario”. Como puede verse, un lenguaje lejos de las violencias verbales expresadas en los mítines. *El Sol*, muy en su papel mediador, solicitó la opinión de las empresas. Estas contestaron que siempre habían atendido a las organizaciones obreras, aunque deslizaron alguna reticencia sobre la politización de alguna de ellas, pero diciéndolo con otras palabras. Respecto a la jornada de ocho horas aprovecharon para introducir la idea de los grandes costes que esto les acarrearía, que les llevaría a la ruina y que sólo existía un medio de evitarla y era “una gran elevación de tarifas con las consiguientes repercusiones en toda la economía nacional”. Ya preparaban el terreno para lo que vendría más adelante. También el presidente del Gobierno agradeció la intervención de *El Sol*, pero les manifestó que reservaba el pensamiento y las intenciones del Gobierno para sus conversaciones con la Federación Nacional de Ferroviarios⁴⁷.

En todo caso los anuncios y las alarmas sobre la huelga ferroviaria continuaban, sobre todo porque algunas compañías, singularmente la de Andaluces, no habían elevado los salarios de sus trabajadores. En todo caso, la Federación Nacional de Ferroviarios decidió el día 25 de octubre entrar en conversaciones con el Gobierno, alentados por la intención de este de llegar a un acuerdo respecto al reconocimiento de los sindicatos como interlocutores en la negociación con las empresas, llegando incluso a la modificación de determinados aspectos del desarrollo del Decreto de Romanones de 10 de agosto de 1916. Ante esta y otras promesas, y haciendo gala de su sentido de la responsabilidad y de la “elevada consideración que nos merecen siempre los intereses generales del país”, decidieron aplazar la huelga⁴⁸ e iniciar con-

⁴⁷ Para la postura de UGT, ver *ES* de 1 de octubre de 1919. Para la respuesta de las compañías y del presidente del Gobierno, *ES* del día siguiente.

⁴⁸ “Los obreros se deciden a discutir con el Go-

versaciones con el presidente del Gobierno, que dieron lugar a un intercambio epistolar en el que quedó de manifiesto el deseo de ambas partes de evitar la huelga y que fue calificado como “corrientes de armonía entre el Gobierno y los sindicatos”⁴⁹.

Petición de una nueva elevación de tarifas

En el mes de noviembre de 1919 la Federación Mutualista Ferroviaria de MZA, considerada muy cercana a la empresa, hizo público un comunicado, en el que tras resaltar su independencia de cualquier color político hacía constar que, debido al aumento de los costes que habían soportado su compañía, la subida autorizada del 15% resultaba absolutamente insuficiente para satisfacer las necesidades salariales de los empleados ferroviarios de MZA, para conseguir lo cual “debemos recurrir al Poder público pidiéndole un nuevo aumento de 25% sobre el que actualmente rige en las tarifas, haciéndole ver que este es el único medio factible para que la clase ferroviaria vea realizadas sus justas y legítimas aspiraciones, ya que las compañías de ferrocarriles es cierto y absolutamente indudable que accederían a nuestras demandas si sus medios económicos se lo permitieran”⁵⁰. De este párrafo se desprende con claridad la cercanía de esta organización con su empresa y sorprende la certeza absoluta sin ninguna duda de que las Compañías accederían a sus peticiones si las tarifas fueran aumentadas. Como más adelante veremos, esta organización intentó hacerse con el control del proceso que llevó a la huelga de marzo de 1920 y fue rechazada por los miembros de la Asociación de obreros y empleados, que la consideraron amarilla y prefirieron elegir a la llamada Comisión Palomero. Este

bierno”, *ES*, Madrid, 25 de octubre de 1919.

⁴⁹ “El problema de los ferroviarios”, *ES*, Madrid, 7 de noviembre de 1919.

⁵⁰ *El País*, “Las tarifas ferroviarias”, Madrid, 9 de noviembre de 1919.

comunicado de la Federación Mutualista resultaría sin duda un primer paso para tratar de poner a los trabajadores en favor del aumento de las tarifas.

Paralelamente y desde otro frente, un grupo de accionistas y obligacionistas de valores ferroviarios dirigieron al presidente del Consejo una instancia el día 14 de noviembre en la que, tras exponer la mala situación económica de las Compañías y su incidencia en la baja de los valores ferroviarios, resaltaban el hecho de que las tarifas vigentes no cubrían las necesidades de las Compañías, ni resultaban ponderadas en comparación con los precios percibidos en otras industrias. No olvidaban los tenedores de valores al personal ferroviario, al que definían como sometido a condiciones de trabajo deplorables. Por ello elevaban su voz para “requerir al Gobierno que V.E. preside para que otorgue aquellas autorizaciones que sean necesarias para elevar las tarifas vigentes en la medida exacta que impone la necesidad de remunerar más ampliamente al personal y la urgencia de servir al capital el interés indispensable para preservar su integridad”⁵¹. Como veremos, resultó imposible precisar la “medida exacta” en la que sería necesario elevar las tarifas para lograr los objetivos que pretendían los poseedores de valores que enviaron esta carta.

Tras estos primeros escauceos, en los últimos días de 1919 las Compañías más importantes tomaron la ofensiva para pedir el aumento de las tarifas ferroviarias. Así, el 30 de noviembre de 1919, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, la Compañía de Ferrocarriles Andaluces y la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, elevaron un escrito al presidente del

⁵¹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, “Los accionistas y obligacionistas de ferrocarriles”, Madrid, 1 de diciembre de 1919.

Consejo de Ministros a la Sazón Joaquín Sánchez de Toca⁵².

El escrito de las Compañías iba firmado por sus principales dirigentes, entre ellos dos exministros que presidían Norte y MZA, Faustino Rodríguez San Pedro y Juan Alvarado del Saz, como un ejemplo de los múltiples políticos y ex políticos que poblaban los Consejos de Administración de las Compañías y entre los que abundaban los senadores vitalicios. De hecho, el propio receptor del escrito Joaquín Sánchez de Toca era, en aquellas fechas, consejero del Ferrocarril Central de Aragón.

Las compañías se esforzaron en su escrito en reiterar los argumentos que habían empleado con ocasión de las peticiones de aumento de tarifas del año anterior. Resaltaron la insuficiencia del aumento del 15% concedido en aquella ocasión y describieron las trabas encontradas para aumentar las tarifas que no se encontraban vigentes a la fecha de entrada en vigor del Decreto Cortina. En tono menor y como de paso, señalaban que “si bien es verdad que a la suma de ingresos que proporciona este 15%, habrá que añadir los que este año se producen respecto al anterior por algunas tarifas especiales suprimidas y modificadas (elevadas decimos nosotros) durante el curso de 1918”.

En esta ocasión añadieron a los aumentos de costes tradicionalmente esgrimidos, el aumento de coste que supondría la implantación de la jornada de 8 horas a lo que sumaron el coste de las peticiones manifestadas por el personal en el último Congreso de ferroviarios, con lo que calcularon el total de necesidades para las cuatro compañías en 47,3 millones de pesetas por la jornada de 8 horas y en 98 mi-

llones las mejoras solicitadas por el personal, aunque en este último caso reconocían que “no todas las mejoras solicitadas habrían de ser concedidas”, pero no se daban mayores precisiones.

Por todo ello y sin mayores justificaciones del porqué de la cifra⁵³, solicitaban un aumento extra del 35% a sumar al 15% ya concedido, lo cual colocaría las tarifas un 50% más altas que las percibidas en 1918. Por otra parte, solicitaban que el aumento debiera concederse para todas las líneas y para todas las Compañías, incluso para aquellas sobre las que no se proporcionaba cifra alguna.

Como ya venía siendo habitual, se utilizaban como justificación para la solicitud de aumento de las tarifas, los aumentos de tarifas efectuados en algunos ferrocarriles extranjeros, de los cuales se daba buena cuenta en el documento a que nos referimos.

No puede menos que destacarse una argumentación que ya presagia la utilización que las Compañías pensaban hacer de las necesidades salariales del personal en su afán de incrementar los ingresos tarifarios: “Han de insistir ante V.E. las Compañías aquí representadas... en la necesidad que se hallan de mejorar de un modo sensible la retribución de sus agentes, porque si dicha mejora es reclamada por las exigencias de la vida, se da el caso, además, frecuente ya por desgracia en algunas regiones, de que el personal apto abandona el servicio de la explotación ferroviaria para prestarlo en la industria privada (sic)... y esta dificultad para retener los agentes constituye un peligro mucho más grave ante la necesidad de aumento de personal que implica la reducción de jornada”. Y este razonamiento lo suscribía una compañía como Norte, que mantenía una férrea negativa a autorizar el reintegro en sus

⁵² *Exposición que han elevado las principales compañías ferroviarias de España al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros*. Establecimiento tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1919.

⁵³ Incluso señalaban que el aumento a solicitar era difícil de precisar, debido a la posible contracción del tráfico originada por el aumento de las tarifas.

puestos a los más de 6.000 expulsados con motivo de las pasadas huelgas, muchos de ellos personal totalmente cualificado.

Terminaba el manifiesto solicitando que el aumento desde el 15 al 50% se llevase a cabo con carácter indefinido y que para el caso en que el aumento de tarifas procurase beneficios excesivos a las Compañías, cabría señalar un límite máximo a ese beneficio que, si fuese superado durante dos ejercicios seguidos, desencadenase una rebaja de tarifas por tramos del 5%.

Frente a la pretendida rotundidad de los argumentos numéricos aportados, lo que se desprende del documento es un desconocimiento absoluto de los efectos que la subida del 50% tendría sobre las cuentas de las Compañías, más allá de la creencia de que bastaría para sufragar el exceso de gastos y proporcionar una senda de beneficios a las Compañías, datos estos sobre los beneficios, que, si los conocían, se cuidaban mucho las Compañías de hacer públicos. Serían diversos analistas externos los que pusieran de manifiesto que la subida del 50% iba a representar un excelente negocio para las Compañías. Cabe adelantar que el aumento de ingresos solicitado cubría ampliamente los aumentos de costes utilizados como justificación de la petición de elevación de tarifas; es decir, que además de sufragar las mejoras salariales y la aplicación de la jornada de ocho horas, proporcionaba un sustancioso remanente para las empresas.

Los ingresos por tráfico de MZA y Norte según sus respectivas Memorias fueron en 1919 de 239.458.668 y 263.892.120 pesetas respectivamente. Los gastos anunciados por la introducción de la jornada de 8 horas y las reclamaciones del personal estas calculados según las Compañías con harta holgura; de hecho representaron alrededor de la mitad: supondrían 66,4 millones para MZA y 61,1 para Norte. Aplicando un 35% de aumento a las re-

caudaciones de ambas compañías, resultaba un aumento de ingresos de 83,8 millones para MZA y 92,4 millones para Norte. Incluso dando por buenas las cifras de aumento de gasto estimadas por las empresas ferroviarias, estas obtenían un remanente respetable. A continuación, y conociendo las cifras reales, podemos estimar el beneficio que se hubiese podido obtener con el aumento de tarifas.

Examinando las Memorias de MZA y Norte para el año 1922 se obtiene la información de que el aumento de gasto para estas compañías por los conceptos de mejoras salariales e introducción de la jornada de 8 horas se elevó en aquel año a 30,3 millones de pesetas en el caso de MZA y de 37,3 millones para el caso de Norte. Independientemente de la precisión de las cifras ofrecidas en las Memorias, como se ve las cantidades son aproximadamente un 40% de lo que se hubiese recaudado con el aumento solicitado del 35%, que de haberse implantado hubiera supuesto más de 50 millones de superávit para cada una de las Compañías⁵⁴.

Como un ejemplo más del desahogo de las Compañías en el manejo de las cifras, estas argumentaban que, comparando el aumento de ingresos (por la elevación del 15%, 28,1 millones para Norte y 26,3 para MZA) con el aumento de gastos por combustible y por salarios (28,3 millones para Norte y 26,3 para MZA), esto resultaba en una insuficiencia de 134.643 pesetas para Norte y 4.635.597 pesetas para MZA. Pero si comparamos los incrementos de gasto aducidos por las Compañías con los incrementos de ingresos en 1919, obtenidos de las Memorias de las Compañías, estos suponían 60,6 millones para Norte y 52,2 para MZA, con lo que las supuestas insuficiencias se traducían en

⁵⁴ Las Memorias anuales de las compañías para 1919, 1920 y 1921, en distintos números de *Gaceta de los Caminos de Hierro* correspondientes a 1920, 1921 y 1922.

un superávit de 32,3 millones para Norte y 25,9 millones para MZA.

Las cifras anteriores desmontan en gran parte la argumentación de las Compañías y de los partidarios de la elevación de tarifas, que defendían esta subida hasta del 50% como el único medio de hacer viables económicamente a las empresas ferroviarias. Respecto al tratamiento de las razones esgrimidas por las Compañías, Cuéllar (2007) manifiesta la escasa crítica que han recibido estas argumentaciones, que se han aceptado por la historiografía de forma acrítica. “En cierto modo, algunas investigaciones lo que han hecho es resumir lo que planteaban las Compañías que desarrollaron un amplio aparato logístico de propaganda ante el Gobierno y la opinión pública para acceder a sus pretensiones: subida de las tarifas, represión obrera y auxilio indefinido del Estado”⁵⁵.

Para apoyar las peticiones de las Compañías se constituyó una Comisión de defensa de accionistas y obligacionistas de ferrocarriles, que dio a la publicidad un escrito dirigido al jefe del Gobierno Sánchez de Toca, en el que exponían las pérdidas sufridas en la cotización de sus acciones, y mostraban el contraste entre las penurias de las empresas ferroviarias y la prosperidad alcanzada por el resto de las industrias españolas con motivo de los encarecimientos provocados por la guerra europea; por ello exponían la absoluta necesidad de una elevación de tarifas que resolviese ese estado de cosas, sin olvidar mencionar la necesidad de elevar los salarios del personal. La comunicación de esta Comisión se publicó junto con el documento presentado por las compañías ferroviarias al que ya hemos hecho referencia.

La respuesta del Gobierno

La petición de aumento tarifario de las Compañías tuvo una rápida respuesta por parte del Gobierno de Allendesalazar. El ministro de Fomento, Amalio Gimeno, miembro del grupo político de Romanones, presentó en el Senado, un mes después de la petición de las Compañías, un proyecto de Ley en el que se daba satisfacción a estas.⁵⁶

El proyecto constaba de cuatro artículos y establecía la autorización a los concesionarios para elevar el aumento del 15%, en el caso de los viajeros, hasta el 50% en primera clase, el 48% en segunda clase y el 45% en tercera clase. Para las mercancías el aumento llegaba hasta el 50%, tanto en grande como en pequeña velocidad. Se obligaba a las empresas a llevar una cuenta separada con los ingresos obtenidos por la elevación de tarifas y las empresas que se acogiesen a la ley deberían aceptar los fallos arbitrales del Gobierno, previo informe del Instituto de Reformas Sociales, en relación con las mejoras que obtuvieran los trabajadores como consecuencia de la aplicación de la ley. Por último, se prorrogaría la ley si al cabo de cinco años el Gobierno no hubiese propuesto su modificación a las Cortes.

Como se puede ver, el proyecto hacía especial énfasis en las mejoras a recibir por los trabajadores como consecuencia del aumento de la recaudación, quizá con la idea de sugerir que los aumentos tarifarios irían dedicados únicamente a este fin. Sobre esta cuestión, así como sobre las vicisitudes parlamentarias del proyecto, se tratará más adelante.

Reacciones a la presentación del proyecto

El sentido de las reacciones y los actores que intervinieron en ellas son conocidos

⁵⁵ Cuéllar Villar, Domingo (2007), “El Estado y el ferrocarril en España durante el siglo XX”, *Revista de Historia Actual*, vol. 5, núm. 5, pp. 29-42.

⁵⁶ *DS del Senado*, Apéndice 1 al núm. 42, 30 de diciembre de 1919.

por tratarse básicamente de los mismos que intervinieron con motivo del aumento de tarifas del Decreto Cortina. No en vano la polémica sobre las tarifas llevaba ya años en los foros de discusión profesionalmente interesados en el asunto.

Por lo que se refiere a los medios de comunicación, el panorama fue también similar, aunque hay que destacar la campaña emprendida contra el proyecto por el periódico *El Sol* y protagonizada por el economista Luis Olariaga⁵⁷. Las compañías, por su parte, contaron con el apoyo de la prensa especializada, que en parte subvencionaban. Tanto *Gaceta de los Caminos de Hierro* como *Transportes Férreos* defendieron el punto de vista de las empresas ferroviarias, dando cabida a todas las opiniones favorables al aumento de tarifas. En el caso de la prensa diaria, las Compañías contaron con el apoyo de *La Época*, que por su significación de afecta al Partido Conservador apoyó a los gobiernos tanto de Sánchez de Toca, que presentó el proyecto de Ley, como de Allendesalazar que hizo de la elevación de tarifas cuestión de gabinete.

El debate técnico estaba planteado en los términos siguientes: nadie dudaba de la necesidad de prestar algún tipo de auxilio a las empresas ferroviarias, que habían sufrido grandes aumentos en sus costes y que sobre todo afrontaban reclamaciones salariales que todos entendían como justas, y que además debían aplicar la nueva jornada de 8 horas. En ese sentido no existía discusión alguna y todas las partes entendían la necesidad de salvar el servicio de transporte ferroviario tan importante para la vida y la economía del país. Las diferencias surgían

respecto a la cuantía y al modo de llevar a cabo tales auxilios.

Respecto a la cuantía, rompió el fuego Luis Olariaga con varios artículos en *El Sol*⁵⁸, en los que ponía en cuestión las cifras ofrecidas por las empresas para justificar la subida de tarifas, así como el porcentaje en que aquellas cifraban el nuevo aumento. Olariaga utilizaba para ello las cifras ofrecidas por los documentos contables publicados por las Compañías que, como hemos visto, ofrecían conclusiones más cercanas a la realidad que las contenidas en el folleto de las empresas de noviembre de 1919. Las cifras de Olariaga fueron discutidas por *La Época* y precisadas por aquel, de modo que quedó claro que Olariaga estaba en lo cierto⁵⁹.

Otro de los propósitos de Olariaga fue desmontar uno de los argumentos favoritos de las Compañías, como era el que en todos los países se había procedido a realizar grandes aumentos de tarifas. Olariaga sostuvo, en dos artículos⁶⁰, que las diferencias fundamentales entre las situaciones de los ferrocarriles de los distintos países hacían inútil la comparación. Al segundo artículo respondió diligentemente *La Época*⁶¹, aunque con unas argumentaciones que resultaban algo apresuradas y dictadas sin duda por las Compañías.

El modo en que los contrarios a la elevación de tarifas abordaba el problema de las compañías ferroviarias quedó claramente

⁵⁸ Entre ellos, “El problema ferroviario: pidiendo aclaraciones”, *El Sol*, 26 de diciembre de 1919, y “La elevación de las tarifas ferroviarias”, *El Sol*, 4 de enero de 1920.

⁵⁹ “¡Cómo se discute! Las tarifas ferroviarias”, *La Época*, 5 de enero de 1920. La respuesta de Olariaga en “Cómo se discute: ¿no sabe leer La Época?”, *El Sol*, 7 de enero de 1920.

⁶⁰ “Las elevaciones de tarifas en el extranjero no pueden servir de precedente”, y “En Francia el producto de la elevación de tarifas lo percibe el Estado...”, *El Sol*, 8 de enero de 1920 y 10 de marzo de 1920.

⁶¹ “Las tarifas ferroviarias en el extranjero”, *La Época*, 12 de marzo de 1920.

⁵⁷ Luis Olariaga Pujana (1885-1976) fue uno de los economistas más relevantes de la primera mitad del siglo XX en España. Realizó estudios en Alemania y obtuvo la cátedra de Política Social y Legislación Comparada del Trabajo. Ortega y Gasset pensó en él para divulgar la Ciencia Económica en España, por lo que puso a su disposición las páginas de *El Sol*, desde donde trató profunda y frecuentemente los asuntos ferroviarios.

expuesto en la enmienda que un grupo de senadores ciervistas presentaron al proyecto de Ley durante su tramitación en el Senado⁶² y que reproduciremos en su totalidad más adelante al tratar de los debates en el Congreso de los Diputados, donde fue presentada con idéntico texto.

La enmienda de los ciervistas proponía utilizar la fórmula de los anticipos reintegrables, tanto para compensar a las Compañías tanto por el déficit que resultase de aumentos salariales y medidas laborales introducidas por el Gobierno como por el déficit que resultase de los aumentos de coste y las necesidades derivadas de nuevas inversiones en obras y material. Se dejaba al Gobierno la fijación de las condiciones de los anticipos reintegrables, “teniendo en cuenta la situación de cada compañía y procurando aplazar el reintegro en términos que permitan el desenvolvimiento económico y financiero de las mismas”.

La propuesta iba más allá y planteaba que el Gobierno negociase con las Compañías, en el plazo de seis meses, un concierto para la nacionalización de los ferrocarriles y que en su explotación quedase asegurada la preponderancia del Estado y mediante el concierto aprovechar también las competencias técnicas de las Compañías.

Todo lo anterior estaba basado más o menos en el sistema francés de anticipos reintegrables y consorcios con el Estado y planteaba ya las soluciones que en el futuro y desde el Gobierno, el propio Cierva intentó aprobar en el Congreso.

Un aspecto fundamental que defendían los opuestos al proyecto de elevación de tarifas es que los auxilios necesarios se proporcionarían a cada compañía de acuerdo con su situación particular de déficit y no de manera global, mediante un aumento general que afectase a todas las líneas sin diferencia

ninguna. Por otro lado, y respecto a los anticipos, existía un cierto consenso en que estos fuesen reintegrados en el momento en que las Compañías alcanzasen un cierto nivel de beneficios (se consideraba la cifra de 1913), y que en el caso de los proporcionados para cubrir déficits derivados de políticas de personal no devengasen intereses, pero sí lo hicieran aquellos proporcionados para cubrir las necesidades de nuevas inversiones.

Los contrarios a la solución de los anticipos argumentaban que el coste de estos recaería sobre los contribuyentes y supondría una carga excesiva sobre las cuentas públicas. Contra estas afirmaciones argumentaba Olariaga que el Estado siempre podría recargar el impuesto sobre las tarifas, lo que supondría un alivio para las arcas públicas y no dejaría los recursos producto de la elevación de las tarifas en manos de las Compañías.

Como veremos más adelante, la enmienda ciervista fue bien acogida por los intereses comerciales industriales y agrícolas opuestos al aumento de tarifas y combatida por los medios gubernamentales y cercanos a las Compañías, entre los que se destacó como ya venía siendo habitual *La Época*⁶³. Cuando abordemos la tramitación parlamentaria del proyecto de Ley y los debates surgidos en torno a ella tendremos ocasión de contemplar la vertiente política de este asunto, que no olvidemos que se desarrollaba en el entorno parlamentario de gobiernos tremendamente inestables de aquellos años.

Reacciones de los intereses del comercio, la industria y la agricultura

Como ya sucedió en el caso de la elevación de tarifas del año 18, los intereses comerciales industriales y agrícolas reaccionaron

⁶² *DS Senado*, Apéndice único al núm. 45, 3 de enero de 1920.

⁶³ “Demagogia indiscernida”, *La Época*, 6 de enero de 1920. Sin embargo, en sentido contrario “Las tarifas ferroviarias”, *El Sol*, 7 de enero de 1920.

muy negativamente ante el proyecto de Ley del Gobierno. Los informes que dirigieron a las Comisiones encargadas de dictaminar el proyecto de Ley, tanto en el Congreso como en el Senado, organizaciones como la Asociación de Agricultores de España, la Cámara de Industria de Madrid, el Círculo de la Unión Mercantil, la Defensa Mercantil Patronal y la gran mayoría de las Cámaras de Comercio se mostraron contrarios al Proyecto, aunque reconocían la difícil situación en la que se encontraban las empresas ferroviarias y la necesidad de encontrar una solución a la misma, dada la importancia de esta modalidad de transporte para la economía nacional.

También coincidían las organizaciones informantes, de acuerdo con la opinión de los expertos contrarios al proyecto de Ley, en la injusticia que supondría tratar a todas las Compañías del mismo modo, cuando las situaciones financieras eran distintas. Para evitar lo cual se proponían unos análisis detenidos de las cuentas de las Compañías para averiguar sus verdaderas necesidades financieras derivadas del aumento de los costes sociales o de otros de explotación, así como de las necesidades de nuevas inversiones.

Para materializar estas ayudas proponían la entrega por el Estado a las Compañías de anticipos reintegrables, en línea con la enmienda presentada en el Senado por los senadores ciervistas. Incluso alguna de las organizaciones informantes proponía la aceptación de la citada enmienda.

Es evidente que si se aceptaba el trato diferenciado sería difícil que este pudiera ser abordado mediante diferentes aumentos de tarifas para cada empresa o línea, lo que tendría como consecuencia una gran desarticulación del mercado de transporte ferroviario. Así que, en este caso, la solución era bien la subvención o bien el anticipo reintegrable. Una buena parte de los informantes entendía que esta solución debería tener

carácter transitorio en tanto se decidía la forma mediante la que el Estado rescataría las concesiones.

También mostraban gran interés en la mejora de la prestación de los servicios ferroviarios y planteaban quejas por su escasa calidad, con lo cual condicionaban el apoyo a las Compañías, en cualquier fórmula que se adoptase, al compromiso en la mejora de los servicios. De todos modos, eran conscientes de que las grandes inversiones necesarias para aumentar la capacidad y la calidad del transporte sólo podrían correr a cargo del Estado, bien tras el rescate de las líneas o bien mediante cualquier tipo de concierto con las Compañías que dejase en manos del Estado las decisiones sobre la prestación de los servicios.

Estas posiciones tuvieron amplio eco entre los parlamentarios y supusieron un gran quebradero político para el Gobierno que veía cómo incluso dentro de sus propias filas se producían apoyos a las posiciones de las organizaciones económicas citadas. En el partido conservador ciervistas y mauristas las apoyaban y si no causaban la caída del Gobierno es porque había problemas políticos de más envergadura, como la aprobación de los presupuestos o la situación social en Barcelona, que lo impedían.

En todo caso y como luego veremos, las posturas de los elementos mercantiles agrícolas e industriales pesaron mucho en la solución final que se dio al problema de la elevación de los salarios a los ferroviarios.

La huelga fallida de la Federación Nacional de Ferroviarios de la UGT

Ya vimos cómo a lo largo de 1919 la acción reivindicativa de la UGT se centró en la readmisión de los despedidos por las huelgas de 1916 y 1917, así como en la necesidad de ser reconocidos como interlocutores por el Gobierno y las Compañías, particularmente en cuestiones como la aplicación

de la jornada de 8 horas y de las mejoras salariales a conceder a los trabajadores. Todo ello se manifestó a través de comunicaciones con Sánchez de Toca, en el que UGT vio voluntad de solucionar ambos problemas, con lo que renunció a convocar huelga por esos motivos.

La caída de Sánchez de Toca y la llegada de Allendesalazar complicó de nuevo la cuestión. La Federación Nacional de Ferroviarios⁶⁴ recordó al nuevo presidente del Gobierno las ofertas de su antecesor. La respuesta del nuevo Gobierno, el 23 de diciembre, fue reconocer las conversaciones de La Federación con el Gobierno anterior y estar dispuesto a reanudarlas, pero consideraba que el momento más oportuno sería una vez solucionado el problema económico de las compañías ferroviarias, es decir una vez aprobadas las elevaciones de tarifas previstas por el proyecto de Ley. La respuesta disgustó a UGT, que entendió que se pretendía con ello forzar a la organización a apoyar los incrementos tarifarios, cosa que no estaban dispuestos a hacer. Todo esto se le hizo saber al presidente del Gobierno el día 27 de diciembre en una carta en la que el sindicato manifestaba haber cumplido todas las condiciones pedidas por Sánchez de Toca. En primer lugar, elaborar una lista nominal de los obreros despedidos que permitiese al Gobierno y a las empresas analizar individualmente cada caso de forma conjunta de cara a medidas de gracia, y el cumplimiento de las condiciones del Real Decreto del 10 de agosto de 1916 y su Reglamento de 23 de marzo de 1917, para asegurar la capacidad de negociación de la Federación de Ferroviarios con Gobierno y compañías. En la carta, UGT se lamentaba también de la solución dada a las empresas mediante la presentación del proyecto de Ley de elevación de tarifas, en el que no se precisaban los beneficios salariales que los trabajadores obtendrían de la mayor recaudación ocasionada por las nuevas tarifas.

Tras varios intercambios de cartas entre la Federación, el Gobierno y las Compañías, los ugetistas entendieron que sus reclamaciones no habían sido adecuadamente recogidas y dieron instrucciones, a los diferentes sindicatos de la Federación, de presentar los oficios de convocatoria de huelga para el día 20 de enero.

La desconvocatoria de la huelga fue una muestra de la debilidad en que había quedado la Federación. Para analizar hasta qué punto llegaba esta debilidad, merece la pena transcribir la carta de Allendesalazar a Trifón Gómez y la respuesta de este en la que implícitamente da la huelga por desconvocada.

El presidente del Consejo, en su carta de 15 de enero⁶⁵, manifestaba respecto a los ferroviarios despedidos: “Insisto en lo que les he dicho, y que según cuantas referencias poseo, es lo mismo que les había dicho mi digno antecesor, a saber: Que con la relación de agentes que están en aquel caso, el Gobierno no tiene inconveniente en gestionar de las Compañías interesadas el examen concreto y rápido de cada caso para una solución de gracia, que es lo único que cabe, después de haber desechado los Tribunales del Reino las reclamaciones planteadas”. Como se ve nada concreto respecto a la readmisión que se dejaba a la gracia de las Compañías con las que el Gobierno actuaba casi como un correo que trasladaba la lista de afectados. Respecto al reconocimiento de la representatividad negociadora de la Federación frente al Gobierno y a las empresas, decía el presidente: “También insisto en el ofrecimiento de cumplir y hacer cumplir los Reales Decretos de 1916 y 1917”. Toda una concesión del Gobierno, el comprometerse a cumplir la legalidad.

A pesar de lo anterior con fecha 17 de enero, Trifón Gómez contesta en nombre

⁶⁴ En adelante, la Federación.

⁶⁵ “Varias notas acerca del conflicto ferroviario” *El Sol*, Madrid, 17 de enero de 1920.

de la Federación⁶⁶ en los términos siguientes respecto a la readmisión de los despedidos: “Examinados sus ofrecimientos, no creemos conveniente entorpecer esa negociación en el significado que las palabras tienen para las dos partes interesadas en el pleito. Aceptamos, pues, la mediación que se nos ofrece para conocer de hecho qué reparación de justicia social y de conveniencias recíprocas contienen las concesiones que como gracia está dispuesto a gestionar el Gobierno de las Empresas”. Respecto al reconocimiento de su capacidad negociadora, la Federación: “Dispuestos estamos a continuar los trámites hasta que sea conocida por nosotros y nuestros representados la solución posible a nuestro problema fundamental: la que se concreta al personal ferroviario despedido”.

Cabe admirar los equilibrios de redacción que realizó Trifón Gómez para justificar una desconvocatoria de huelga basada en promesas más bien vagas del Gobierno. El ambiente no era propicio a la huelga y UGT lo sabía. Junto al desgaste por los pasados conflictos aparecía la cuestión de la elevación de tarifas y su enlace con las reivindicaciones económicas del personal. Las compañías y el Gobierno prefirieron como interlocutores a otros colectivos de trabajadores ferroviarios dispuestos a apoyar la petición de las empresas como condición indispensable para el logro de sus mejoras salariales, dando de lado a la UGT, a la que pensaban condicionada por la postura del PSOE, totalmente opuesta a los incrementos tarifarios del proyecto de Ley que combatían en el Congreso de los Diputados.

Por último, hay que señalar que el Gobierno tomó precauciones militares ante el anuncio de huelga de la Federación y se produjeron diferentes movimientos de tropas para proteger las líneas e instalaciones. Fueran las que fueren las posibilidades de triunfo de la huelga de UGT, el Gobierno

no quería ninguna sorpresa. Ya adelantamos que fue otra su conducta en la crisis de marzo.

Movimientos de trabajadores en apoyo de la elevación de tarifas

A la vista de la postura adoptada por la Federación, claramente contraria a la elevación de tarifas, comenzaron a producirse movimientos entre el personal ferroviario abiertamente favorables a la postura de las empresas. Rompió el fuego un llamado Sindicato Profesional ferroviario de MZA que en una carta dirigida al director de *El Sol*⁶⁷ atacó abiertamente a la Federación, acusándola de escasa representatividad y de defender intereses políticos ajenos a los ferroviarios. Además, defendía la comunidad de intereses entre empresas y trabajadores y afirmaba que el único modo de aumentar sus retribuciones consistía en que las empresas obtuvieran mayores ingresos. La carta estaba firmada por Juan José Calomarde, quien, como veremos posteriormente, intentó ponerse al frente de las reclamaciones salariales de los trabajadores y fue ruidosamente rechazado. Tan favorable a las Compañías era esta organización que, adelantándose a las peticiones de aquellas, solicitó del Gobierno una elevación de las tarifas del 25% complementaria a la del 15% ya realizada. Ello se justificaba en la mala situación económica de las empresas cuyo único medio de elevar los salarios consistía en aumentar los ingresos por vía tarifaria⁶⁸. Los argumentos empleados se verían repetidos en el escrito que en 30 de noviembre de 1919 las Compañías dirigieron al Gobierno y al que ya nos hemos referido.

La Agrupación Federativa de los ferroviarios del Norte, compuesta principalmente por cuadros medios afectos a la empresa,

⁶⁶ “La huelga de ferroviarios” *El Sol*, Madrid, 18 de enero de 1920.

⁶⁷ “La elevación de las tarifas ferroviarias. Una Carta”, *El Sol*, Madrid, 3 de enero de 1920.

⁶⁸ “Las tarifas ferroviarias”, *El País*, Madrid, 9 de noviembre de 1919.

dirigió una carta al ministro de Fomento⁶⁹ donde exponían la necesidad de un aumento de los haberes de los trabajadores de la compañía. Sostenían que el aumento del 50% supondría para Norte unos ingresos suplementarios sobre los de 1918 de 100 millones de pesetas, de los cuales proponían destinar 50 para los trabajadores, 20 para enjugar el déficit de 1918, 20 para mejoras de líneas y adquisición de material, y 10 para dividendos. Dejando aparte el escaso rigor de los cálculos, estas consideraciones ponían de manifiesto una clara identidad de propósito con la compañía. Al final, y por si las cifras absolutas no resultaban del todo exactas, aclaraban que cualquiera que fuera el medio por el que los poderes públicos socorriesen a las Compañías, al menos el 50% de este auxilio debería dedicarse a aumentar los haberes de los trabajadores.

Continuando con su ofensiva, la Federación Mutualista de MZA decidió aprovechar la capacidad de convocatoria de la Asociación de empleados y obreros de los ferrocarriles y citó a los trabajadores en la sede de esta última. A la reunión acudieron un gran número de trabajadores y ante ellos Calomarde relató las gestiones realizadas ante el Gobierno y las Compañías. Los términos en que se expresó Calomarde, de franco apoyo a las empresas, disgustaron a los asistentes que decidieron desautorizar por completo las gestiones del sindicato profesional de MZA y acusaron a Calomarde de actuar en defensa de los intereses de las Compañías. Así pues, se decidió nombrar una nueva Comisión que se hiciese cargo de representar los intereses de los trabajadores y nombró su presidente a Jacinto Palomero. A partir de este momento esta Comisión tomó las riendas del proceso negociador, no sin tener que afrontar algunas interferencias por parte principalmente de la Agrupación Federativa de ferroviarios del Norte que, debido

a su composición, con presencia en sus filas de mandos y cuadros intermedios, tenía acceso a empresas y Gobierno.

La Comisión presidida por Palomero se puso en marcha y su primera actuación consistió en recabar de las empresas información acerca de la subida que pensaban conceder al personal en el caso de que el Gobierno aprobase el aumento de tarifas. Las diferentes compañías rehusaron proporcionar esta información. La más explícita fue MZA, que manifestó que la cuestión era un secreto profesional y que “estaban dispuestos a conceder todas las mejoras que fueran posibles”. Esta actitud no satisfizo a la Comisión, que convocó una reunión en la que informó de sus gestiones y se presentó un proyecto de bases a presentar al Gobierno y a las empresas, del que habría que destacar la petición de que “De ninguna manera se conceda a las Compañías el auxilio solicitado sin antes fijarse por los representantes de la nación los tantos por ciento que han de recibir sus empleados”. La experiencia de la aplicación del Decreto de 1918, donde vieron defraudadas sus esperanzas, pesaba sobre la opinión de los trabajadores. En todo caso se fijó una escala de aumentos que consideraban justos y equitativos y que se extendían desde el 150% para los sueldos más bajos, 1.500 pesetas al año, hasta el 20% para los sueldos superiores a 15.000 pesetas al año. La Comisión recibió un voto de confianza para proseguir con sus trabajos⁷⁰.

Por otra parte, la Agrupación Federativa de los ferroviarios del Norte⁷¹ siguió con sus gestiones. Se entrevistó con el presidente de la Compañía, Sr. Alonso Martínez, y elaboró una tabla reivindicativa con unas exigencias salariales que iban desde un 125% de aumento para los salarios más bajos al 38% para los más altos. Compañía

⁶⁹ “Hablan los ferroviarios”, *Heraldo de Madrid*, Madrid, 4 de enero de 1920.

⁷⁰ “En vista de la actitud de las empresas, los empleados acuerdan dirigir sus peticiones al Gobierno”, *El Sol*, Madrid, 13 de enero de 1920.

⁷¹ En adelante, la Agrupación.

rada con la tabla de la Asociación, contenía subidas superiores para los salarios medios-altos en congruencia con la militancia de la Agrupación.

En todo caso era la Comisión Palomero la que llevaba la voz cantante en los contactos y negociaciones. Se entrevistaron con el presidente del Gobierno, el ministro de Fomento, los diputados Lerroux, Cierva y Menéndez, y el presidente de la Comisión dictaminadora del proyecto de Ley. A todos expusieron la postura de la asociación, consistente en buscar la mejora de los salarios de los trabajadores y no la subida de tarifas en sí. Su preocupación consistía en que la Ley se aprobase sin fijar las cantidades a dedicar a aumentos salariales. De todos sus interlocutores obtuvieron simpatía para sus pretensiones salariales, aunque Cierva, Lerroux y Menéndez se ratificaron en sus posturas contrarias a la elevación de tarifas. La promesa más concreta la obtuvieron del ministro de Fomento, Gimeno, que propuso que el proyecto no siguiese adelante hasta que la Comisión Palomero no llegase a un acuerdo con las empresas respecto a la elevación salarial. A partir de ese instante los ministros de Fomento se esforzaron en intentar un acuerdo entre la Asociación y las Compañías. Gimeno organizó la reunión de la Comisión con Maristany, que representaría a todas las empresas.

El ministro Gimeno salió del Gobierno por cuestiones políticas relacionadas con la actuación del Gobierno presidido por Romanones en la situación social de Barcelona y singularmente en la crisis de La Canadiense. Al ser criticado en el Senado mediante la utilización de unas cartas del capitán general de Cataluña, Milans del Bosch, el conde de Romanones entendió que la conducta de aquel jefe militar era inadmisibles y solicitó del Gobierno su cese. A la vista de aquello, Milans presentó la dimisión. Se le sustituyó por el general Weyler y ello motivó movimientos en el seno del ejército en favor del militar cesado. Se abrió

una crisis de gobierno y su presidente Allendesalazar sustituyó al Sr. Gimeno, uno de los “amigos” del conde de Romanones. La explicación oficial fue que se había producido una discrepancia política en el seno del Gobierno que determinó la dimisión de Gimeno. Al discutirse el asunto en las Cámaras quedó bastante claro que el cese de Gimeno había sido impuesto por quienes condenaban la postura de Romanones respecto a Milans y a las actuaciones pasadas del gobierno de aquel en Barcelona y, sin decirlo claramente, se apuntó a presiones militares sobre el Gobierno.

El sustituto de Gimeno, Emilio Ortuño, siguió la línea de su antecesor en sus relaciones con la Asociación⁷². La Agrupación continuaba con sus tareas de agitación en la compañía Norte. Lanzaron una conminación al Gobierno para que la subida de tarifas fuese aprobada antes del 1 de marzo, ya que en caso contrario paralizarían todos los servicios de su compañía. El Gobierno se hizo eco de esta amenaza y la utilizó como elemento de presión en la discusión parlamentaria del proyecto.

A todo esto, la Asociación continuaba con sus gestiones ajenas a las maniobras de la Agrupación. Al percibir que el Gobierno daba crédito a las afirmaciones de esta última, miembros de la Comisión Palomero se presentaron en la Presidencia mientras se celebraba un Consejo de Ministros con la intención de entrevistarse con el ministro de Fomento y, tras reunirse con él, expusieron ante la prensa la postura de la Asociación. Primero aseguraron su representatividad, fundada en más de 70.000 obreros y empleados, y descalificaron a la Agrupación y su convocatoria de huelga y se refirieron a que esa cuestión es “únicamente debido a la labor que están realizando las compañías ferroviarias y unos

⁷² El sustituto Emilio Ortuño era un ingeniero de Caminos que acababa de ser propuesto como director general de la compañía Norte. Por ello tuvo que defenderse en el Congreso de acusaciones de posible parcialidad.

cuantos empleados de estas a sueldo, hasta el punto de que la propaganda es pagada por las Compañías y realizada por altos empleados de estas” y los obreros “entregados a las Compañías” no pasaban de 3.000. Negaron que ellos pidieran la aprobación del proyecto de Ley de elevación de tarifas pero que, si aquel se aprobaba, debería garantizar que las Compañías otorgaran los incrementos salariales solicitados por la Asociación. Por tanto, consideraban que el Gobierno no debería utilizar plazos conminatorios sobre huelgas inexistentes, ya que, incluso en el caso en que la Agrupación declarase la huelga en Norte, la Asociación contaba con obreros suficientes para sustituir a los huelguistas⁷³.

Como era de esperar, la Federación reaccionó también contra el anuncio de la Agrupación y se declaraba en “posición de franca hostilidad al proyecto de Ley de aumento de tarifas tal y como se plantea; totalmente ajenos a las gestiones realizadas por la Comisión nombrada en el domicilio de la Asociación general de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España y por la Agrupación Federativa del Norte”.

Se ve, pues, la existencia de una clara división entre el personal. De una parte, la Federación (UGT), totalmente descolgada del proceso y sin oportunidades de negociar, debido a su oposición frontal al proyecto, y por otro lado Asociación y Agrupación pugnando por hacerse con la capacidad de negociación con empresas y Gobierno, y simultaneando toda clase de reuniones y entrevistas para hacer prevalecer su punto de vista y descalificar al contrario.

Ante esta situación, ciertamente algo confusa, la Asociación, por vía de la Comisión Palomero, procuró aclarar su postura de ser ajena al pleito sobre la forma en que el Estado auxiliase a las Compañías para que pudieran atender sus demandas salariales, y

que, en consecuencia, no pedían la aprobación del aumento de tarifas, aunque tampoco se opondrían a ella si el Parlamento la aprobase. Lo fundamental para ellos consistía en que fuese cual fuese el procedimiento, quedase claramente establecido el porcentaje de aumento a recibir por el personal. La Comisión consiguió ganarse la voluntad de la mayor parte de los ferroviarios, con excepción de los de la Federación. El sindicato católico apoyó también las gestiones de la Comisión y se mostró contrario a la huelga del 1 de marzo promovida por la Agrupación.

La pugna entre la Comisión Palomero y la Agrupación de Norte se materializó en un incidente ocurrido en el Congreso el día 20 de febrero, cuando coincidieron en su reunión con el ministro de Fomento representantes de la Agrupación y de la Comisión Palomero. Ambos grupos se enfrentaron y los de la Comisión increparon a los de Norte llamándoles amarillos y pagados por las Compañías para solicitar el aumento de las tarifas.

Los representantes de la Agrupación convocaron una rueda de prensa en la que expusieron el contenido del documento que habían entregado al presidente del Consejo, donde defendían la aprobación de la elevación de tarifas: “El personal desea la aprobación del proyecto porque las Compañías sin dinero disponible efectivo no pueden pagarnos y por ello no estamos conformes con la forma de auxilio del Sr. La Cierva. Es público y notorio que el Gobierno debe a las Compañías grandes cantidades por pago de servicios públicos y hasta por subvenciones de construcción y como no hay medio de obtener los pagos del Estado en fechas fijas nos quedaríamos muchos meses sin cobrar estas mejoras”. Parecería estar escuchando a las Compañías y su argumento falaz, como luego se vio, de que el Estado no pagaría a tiempo para cobrar las mejoras. Descalificaban a los grupos (se referían a la Comisión Palomero) que no

⁷³ “En nombre de setenta mil empleados ferroviarios”, *El Sol*, Madrid, 20 de enero de 1920.

se manifestaban claramente a favor de la subida con estas palabras: “Los que dirigen esa campaña en contra de las Compañías persiguen el objeto de que se llegue a la huelga y de que entonces intervenga la Casa del Pueblo, apareciendo como salvadora para recoger en sus filas a los elementos que perdió”. Resulta curiosa la acusación, cuando los que habían convocado la huelga si no se aprobaba la subida eran los de la propia Agrupación. También valoraban muy negativamente la labor del Parlamento: “El personal ha sufrido, desde noviembre, en silencio la oratoria y las luchas estériles y vergonzosas del Parlamento... ante el desprecio con que por el Parlamento se mira y se relega el problema más grave que puede plantearse”. Esta forma de referirse al Parlamento provocó la protesta airada de algunos diputados presentes en la rueda de prensa, entre ellos el Sr. Tejero, y concluyó con la expulsión de los de la Agrupación por orden del presidente de la Cámara. A lo largo de la exposición de los miembros de la Agrupación uno de ellos dejó claramente establecido que la Compañía del Norte estaba detrás de la convocatoria de huelga del 1 de marzo: “La Compañía del Norte tiene comprometido el 80% de su personal para ir a la huelga si no se aprueba el proyecto”⁷⁴.

A la vista de las claras imputaciones que se les hacían de estar al servicio de las Compañías, la Agrupación desconvocó la huelga prevista para el 1 de marzo, cuyo éxito estaba más que comprometido. En el documento de desconvocatoria se decía “Han sido tales y de tal importancia las imputaciones que a esta Agrupación ha dirigido ese núcleo de ferroviarios, (se refiere a la Comisión Palomero), sin documento alguno, que la Junta Central directiva cree que no puede comprometerse el éxito de un movimiento de personal en tanto permanezca la idea latente de que estamos en

connivencia con la Empresa y ante tan grave acusación ha acordado aconsejar que se aplace toda decisión enérgica hasta que el propio personal resuelva con pleno conocimiento de la situación actual y de las imputaciones que se han lanzado”⁷⁵.

Resulta curioso que se pidan documentos a aquellos que acusan a las Compañías de estar detrás de la convocatoria de la Agrupación, como si este tipo de conducta fuera a ponerse por escrito. Tenían los miembros de la Comisión Palomero indicios suficientes para mantener esas ideas dado su conocimiento de las empresas y de las personas que actuaban en la Agrupación, pero no es creíble pensar que los directivos de las Compañías fuesen a plasmar su apoyo a la huelga en documentos de ningún tipo que podían resultar inculpatorios de delito.

La Asociación, actuando a través de la Comisión Palomero, dejó claras sus posturas en un comunicado publicado el 21 de febrero en el que exponían, entre otras consideraciones que: “Consideramos un pleito ajeno a nuestra incumbencia la clase de auxilio que el Estado conceda a las Compañías para que puedan atender a nuestras justas demandas, y que, por lo tanto, si bien nosotros no pedimos la aprobación del aumento de tarifas, tampoco nos oponemos a ella, si esta fuese la fórmula que estimase más oportuna el Parlamento”. Además pretendían que: “De acuerdo con los mandatos recibidos, consten de una manera concreta los aumentos que el personal ha de percibir en sus sueldos y jornales” y para desmarcarse de cualquier acusación exponían que: “Era un deber dejar debidamente esclarecido que nosotros no coaccionamos la discusión razonada que en el Parlamento sufre dicho proyecto de Ley, a fin de que de la misma salga éste modificado con las enmiendas que tiendan a garantizar al personal sus legítimas aspiraciones”.

⁷⁴ *El Sol*, “Un curioso incidente en el Congreso”, Madrid, 21 de febrero de 1920.

⁷⁵ *La Correspondencia de España*, “La cuestión de los Ferroviarios”, Madrid, 21 de febrero de 1920.

Aún tuvo la Asociación que combatir lo que calificó de intentos de las Compañías de movilizar a determinados empleados para pedir al Gobierno la aprobación de las nuevas tarifas. La última de estas maniobras consistió en el intento de sustituir a la Comisión Palomero por la junta de gobierno de la Asociación, mucho más conectada con las Compañías. El intento fue ruidosamente rechazado en una asamblea celebrada en los locales de la Asociación precisamente por razón de las relaciones de la directiva con las Compañías, de las que incluso se recibían subvenciones.

De toda esta situación lo que sí queda claro es que las Compañías y singularmente Norte y MZA intentaron utilizar a su personal para presionar al Gobierno, y para ello emplearon diferentes medios, desde utilizar a la Agrupación hasta intentar neutralizar a la Comisión Palomero surgida en el seno de la Asociación, pero fruto de un planteamiento asambleario. Está es una cuestión que habrá que analizar más detenidamente cuando se examine la huelga del 23 de marzo y las responsabilidades sobre su convocatoria y desarrollo.

La Comisión Palomero, representando a la Asociación, continuó con su campaña de divulgación de sus posturas y del relato de sus gestiones, logrando apoyos mayoritarios y consiguiendo desacreditar a la Agrupación presentándola como un instrumento al servicio de las Compañías. En estas asambleas los asistentes ratificaban su confianza en Palomero, animándole a seguir con sus gestiones. Hasta ese momento la Comisión mantenía una actitud tranquila, sin manifestar, como ya vimos, un apoyo abierto al aumento de tarifas. El panorama cambió absolutamente cuando la Comisión, con la mediación del Gobierno, arrancó de las Compañías unas cifras concretas de mejoras salariales que aquellas se proponían otorgar una vez producido el aumento de tarifas. Está claro que las Compañías cedieron a la presión del

Gobierno de descubrir sus cartas, tras el fracaso de las presiones de los grupos que les eran más afectos. Visto que la única forma de atraer a Palomero hacia sus posturas era hacer públicas las subidas, se resignaron a publicar unas cifras que antes, aun ante las peticiones del ministro Ortuño, se habían negado a ofrecer.

Las subidas ofertadas por las Compañías, siempre que se aprobara el proyecto tal como había salido del Senado, eran las siguientes:

TIPOS DE HABER	Fijo sobre el haber actual	Gratificación de una anualidad sobre el nuevo haber	TOTAL
Hasta 1.500 ptas. anuales o 4 diarias de jornal	115%	17,92%	132,98%
De 1.501 a 2.000 o 4,01 a 5,50	105%	17,08%	122,08%
De 2.001 a 2.500 o 5,51 a 7	95%	16,25%	111,25%
De 2.501 a 3.000 o 7,01 a 8,25	85%	15,42%	100,42%
De 3.001 a 6.000, o más de 8,25	75%	14,58%	98,58%
De 6001 en adelante	60%	13,33%	73,33%

La Comisión se mostró de acuerdo con las cifras ofrecidas y una vez conocidas estas, urgió al Gobierno, mediante escrito de 18 de marzo firmado por todos los miembros de la Comisión, a conceder a las Compañías los auxilios necesarios para que estas pudieran elevar los salarios, haciendo mención por primera vez a la necesidad de elevar las tarifas y amenazando con declarar la huelga general ferroviaria si sus deseos no eran

atendidos⁷⁶. Se mostraron dispuestos, en declaraciones a la prensa, a ir a la huelga general sin previo aviso, es decir sin cumplir ningún requisito legal. Sólo desistirían de su actitud si el Gobierno pusiese de nuevo a discusión el proyecto de tarifas o las elevase mediante Decreto.⁷⁷ Queda claro que el conocimiento de la cuantía de las subidas ofrecidas desencadenó la amenaza de huelga por parte de la Asociación si no se cumplía la condición impuesta por las Compañías para conceder las subidas ofertadas.

Se pueden comparar las cifras aceptadas con las propuestas por la Comisión de la Asociación, que eran las siguientes:

TIPOS DE HABER	Fijo sobre el haber actual
Hasta 1.500 ptas. anuales	150%
De 1.501 a 2.000	135%
De 2.001 a 2.500	120%
De 2.501 a 3.500	105%
De 3.501 a 4.500	90%
De 4.501 a 6.000	75%
De 6.000 a 7.500	60%
De 7.501 a 10.000	45%
De 10.001 a 12.000	30%
De 12.001 a 15.000	25%
De 15.001 a 60.000	20%

Por lo que se puede apreciar la oferta de las Compañías elevaba menos los salarios bajos y concedía considerables mejoras a los salarios medios y altos sobre la propuesta de la Asociación. Por ejemplo, en el caso de un haber de 12.000 pesetas, la propuesta de las Compañías lo elevaba en 7.200, mientras que la Asociación le concedía un aumento de exactamente la mitad. Bien claro es que los directivos de las Compañías decidieron trabajar *pro domo sua* y adjudicarse unos sustanciosos aumentos a costa de la subida de tarifas que podían llegar hasta las 36.000 pesetas anuales.

La Asociación obtuvo las cifras de las Compañías tras reuniones propiciadas por el ministro de Fomento Ortuño, con magníficas relaciones con las empresas, tanto que, como ya vimos, estuvo a punto de ser nombrado director general de Norte, previamente a su acceso al Ministerio. De hecho, hubo quien responsabilizó directamente a Ortuño del cambio de actitud de un colectivo que, habiéndose opuesto a la huelga del 1 de marzo se mostraba ahora dispuesto a desencadenar una huelga repentina y sin previo aviso. Así Luis Olariaga⁷⁸ culpaba al Ministro no sólo del cambio de actitud de los obreros, sino también de la modificación de la postura de las Compañías que habían pasado de no querer comprometerse en ninguna mejora a realizar una oferta relativamente generosa gracias, según Olariaga, a la intervención del ministro de Fomento, al que correspondería “el honor de haber logrado que se entiendan en este delicado asunto el personal y las empresas” y dado que ese acuerdo había conducido a una huelga, planteaba qué salida se daría a la misma y como toda aquella situación había sido creada por la iniciativa del Ministro, continuaba realizando una serie de preguntas que esperaba que fuesen contestadas por

⁷⁶ “Hacia la huelga en plazo breve”, *La Época*, Madrid, 18 de marzo de 1920.

⁷⁷ “Los ferroviarios, amenaza de huelga general”, *ABC*, Madrid, 18 de marzo de 1920.

⁷⁸ “El Proyecto de huelga ferroviaria ¿Un triunfo del ministro de Fomento?”, *El Sol*, Madrid, 20 de marzo de 1920.

Ortuño “¿Es que acaso se ha encontrado alguna fórmula que concierte los intereses particulares en cuanto tienen de legítimos con el interés nacional?. ¿Es que se han avenido las Compañías a que se les facilite en calidad de anticipo reintegrable las sumas que necesitan para mejorar económicamente al personal como se ha hecho en Francia? ¿Es que se ha decidido el Gobierno a admitir una enmienda al proyecto de Ley pendiente en el Congreso en el sentido de elevar las tarifas por cuenta del Tesoro y formar un fondo común con el proyecto de la elevación a fin de anticipar a cada compañía lo que realmente necesite, como se ha hecho en Francia?”.

A Olariaga no le cabía en la cabeza que el Ministro se hubiese lanzado a propiciar una huelga sin tener prevista una solución, y como ejemplo de salidas posibles enumeraba las alternativas que se venían manejando para elevar los salarios de los ferroviarios, por aquellos que, como él mismo, se oponían a una subida pura y simple de tarifas, por considerarla contraria al interés público. Más adelante veremos cómo la solución de la huelga consistió en la aplicación, si bien de forma algo peculiar, de una de las soluciones manejadas por Olariaga.

La Federación de Ferroviarios hizo pública su postura de oposición frontal a la huelga, ya que consideraba la huelga lanzada por la Asociación, al igual que la promovida por la Agrupación el día 1 de marzo, como movimientos declarados de manera inconsciente por los obreros en defensa de los intereses de las empresas ferroviarias, frente al interés general del país y que la incorporación a ella de los obreros afectos a UGT los convertiría en defensores de unos intereses contrarios a los defendidos por la Federación. Hacían saber a la opinión y a la clase trabajadora que “La huelga la hacen las Compañías en amigable consorcio con quienes, a pesar de su condición de explotados, están di-

vorciados en absoluto de nuestra organización y nuestro pensamiento”⁷⁹.

También los sindicatos afectos a la CNT rechazaron la convocatoria de huelga por considerarla contraria a los intereses de los trabajadores y realizada en connivencia con las empresas.

Así las cosas, el día 22 de marzo comenzó la huelga en la red catalana, estando previsto declararlo en el resto de las líneas el día siguiente.

El desarrollo de la huelga

Como ya se ha dicho, la huelga comenzó en la medianoche del día 22 en la Red Catalana de MZA, siendo secundada al día siguiente por los ferroviarios de Norte. El gobernador de Barcelona, Francisco Maestre, conde de Salvatierra⁸⁰, muy activo siempre contra todas las perturbaciones sociales, tomó interés en asegurar los servicios ferroviarios y cuando contactó con la compañía MZA, esta le manifestó que no se hacía responsable de la realización de los servicios. El Gobernador conminó a los directivos de la compañía para que tomaran las medidas necesarias para que el expreso de Madrid llegase a su destino. El Sr. Maestre comunicó a los periodistas su impresión de que la compañía tenía parte en el movimiento huelguístico, ya que el comité de huelga estaba formado por personas que le constaba ser muy afectos a la compañía y que en otras ocasiones se habían opuesto a los movimientos huelguísticos.

El día 24 se generalizó el paro al resto de las líneas. Desde el primer momento se per-

⁷⁹ “Nota de la Federación nacional”, *El Sol*, Madrid, 20 de marzo de 1920.

⁸⁰ Francisco Maestre Laborde, conde de Salvatierra, político conservador y gobernador de varias provincias, entre ellas las de Barcelona, donde afrontó con energía los conflictos sociales. En agosto de 1920 fue asesinado en Valencia por pistoleros anarquistas.

cibió que aquella huelga ferroviaria no era como las anteriores. Se echaron en falta medidas adoptadas por el Gobierno en los conflictos de 1916 y 1917, como movilización o militarización de ferroviarios, presencia del ejército para la protección de las líneas o incluso encarcelamiento de huelguistas. En todo momento parecía reinar una extraña tranquilidad en los establecimientos ferroviarios. Se resaltaba que el personal de oficinas y talleres había abandonado sus puestos de trabajo. Incluso algunas informaciones señalaban que cuando los trabajadores se presentaron en sus puestos de trabajo, sus jefes les indicaron que podían marcharse a su casa.

Contribuyo a aumentar la peculiaridad de la huelga el hecho de que el mismo día 23 se filtraba a la prensa que el Gobierno se proponía ofrecer a las Compañías una posible fórmula para poner fin al conflicto. Resaltaban también las tranquilas declaraciones del ministro Ortuño y su optimismo acerca de que la huelga sería de corta duración al manifestar que los directores de las Compañías habían acogido con simpatía su propuesta, cuya aceptación quedaba pendiente de la aprobación de los respectivos Consejos de Administración. Las noticias que llegaban desde toda España daban cuenta de la generalización de la huelga y de la tranquilidad reinante, abundando los detalles sobre intervención de mandos de las Compañías arengando a los trabajadores para que abandonasen sus puestos de trabajo. Se señalaba también la actuación de algunos ferroviarios opuestos a la huelga, así como que grupos de trabajadores “seleccionados” se habían presentado a las autoridades ofreciéndose para sustituir a los huelguistas, en una curiosa paradoja, ya que aquellos habían sido despedidos por participar en las huelgas pasadas.

El mismo día 24 se publicaba en la *Gaceta de Madrid* una Real Orden⁸¹ por la que se autorizaba al Ministerio de Abastecimientos

⁸¹ *Gaceta de Madrid*, núm. 84, 24 de marzo de 1920.

para “anticipar a las compañías de ferrocarriles las cantidades a que asciendan durante un mes los aumentos de haberes ofrecidos a su personal para el día en que cuenten con los recursos necesarios al efecto”. El reintegro de las cantidades anticipadas se produciría con el exceso de los beneficios, que las Compañías obtuviesen en ejercicios posteriores, sobre los obtenidos en el año 1913.

La publicación de esta norma, a pesar de su carácter de provisionalidad, sirvió para desconvocar una huelga ciertamente singular que fue calificada por Mariano de Cavia como “La huelga alegre y confiada”⁸².

El problema de la elevación de tarifas quedaba pospuesto por un mes, puesto que en el Parlamento quedaba pendiente de aprobación el proyecto que las incrementaba en un 50%. No obstante, la solución provisional planteada por el Gobierno proporcionaba nuevas fuerzas a los sectores opuestos a las subidas de tarifas, que planteaban fórmulas distintas de proporcionar recursos a las empresas ferroviarias para hacer frente a sus necesidades financieras.

Los debates en el Congreso de los Diputados

La elevación de tarifas

Ya se vio cómo el proyecto de Ley de elevación de tarifas, presentado por el Gobierno en el Senado, fue objeto de un amplio debate y de enmiendas a su texto, entre las que destacábamos la presentada por los senadores que seguían a Juan de la Cierva. Como resultado de esas discusiones el Senado aprobó y remitió al Congreso un texto que recogía algunas de las enmiendas presentadas⁸³. Además de algunas modificaciones de carácter más bien técnico, el nuevo texto introdujo dos nue-

⁸² “La huelga alegre y confiada”, *El Sol*, Madrid, 25 de marzo de 1920.

⁸³ *DSC*, Apéndice 2º al núm. 52, 14 de enero de 1920.

vos artículos. Uno de ellos establecía que no se tendrían en cuenta, para el rescate de las líneas por el Estado, los mayores ingresos obtenidos por aplicación de la ley, ni los gastos originados por las mejoras salariales del personal ni por la aplicación de la jornada de ocho horas. El otro obligaba a las empresas a someterse a la ley de Protección a la producción nacional cuando se tratase de adquirir nuevo material fijo o móvil para sus explotaciones.

El debate en el Congreso tuvo un comienzo que resulta interesante reseñar. El Sr. Fanjul, diputado maurista presentó junto a tres diputados de su grupo y a tres ciervistas, una proposición que pretendía retrasar el debate del proyecto de Ley hasta que no llegasen a la cámara determinados datos. La proposición era la siguiente:

Los diputados que suscriben ruegan al Congreso se sirva declarar que no procede la discusión en esta Cámara del proyecto de Ley sobre elevación de tarifas ferroviaria, ínterin no conozcan los señores diputados:

Primero. La cuenta especial, interesando por el Estado de lo ingresado como consecuencia del aumento del 15% establecido por Real Decreto de 26 de diciembre de 1918.

Segundo. Los productos netos de las Compañías ahora en relación con los alcanzados en 1913.

Tercero. Cantidades invertidas a partir de 26 de diciembre de 1918 en aumentos del sueldo del personal, con estimación de su influencia en los mismos.

Cuarto. Diferencia entre lo que han recaudado las compañías ferroviarias y lo que hubieran debido recaudar, si no hubiesen suprimido tarifas especiales.

La proposición era un tiro a la línea de flotación del proyecto. Los firmantes conocían ya que las cifras de 1919 en cuanto a

recaudación y resultados habían mejorado sustancialmente las de 1918⁸⁴ y que parte considerable de esos aumentos provenía de la supresión de las tarifas especiales, lo que ponía en cuestión los argumentos manejados por las Compañías en su comunicación al Gobierno del 30 de noviembre de 1919, donde solicitaban aumentos del 50% en las tarifas.

El argumento de Fanjul en la defensa de su proposición consistió en declarar la irresponsabilidad que supondría el debatir el proyecto sin conocer tales datos. Fanjul consideró la comunicación de las Compañías al Congreso de los diputados de escaso valor para el debate, calificándola de “retórica cifrada”.

Es más que evidente que si esos datos no se facilitaban era porque las empresas eran conscientes de que no favorecían el propósito de subir las tarifas y por eso se negaban a proporcionarlos antes de la aprobación del proyecto, pensando que para cuando se publicaran sus correspondientes Memorias, ya estaría aquel aprobado.

La estrategia contra la moción de Fanjul fue doble. En primer lugar, el presidente del Congreso, Sánchez Guerra, se apresuró a señalar que contra los proyectos de Ley no cabían mociones de “no ha lugar a deliberar” y que por tanto no se podía poner a votación. En segundo lugar, el presidente del Consejo aseguró que estaba dispuesto a buscar y facilitar todos los datos, pero que ello no podía paralizar el proyecto de Ley.

Cuando fue presionado, entre otros por Cierva, para que garantizara la inmediata remisión de esos datos y así poder debatir el proyecto, Allendesalazar se declaró incapaz de ello y, oliéndose la maniobra de la colusión entre ciervistas y mauristas, pidió que la proposición fuera sometida a votación

⁸⁴ Ver Memorias de MZA y de Norte en *Gaceta de los Caminos de Hierro* a partir del número de 1 de julio de 1920.

haciendo de ello cuestión de Gabinete. Ante esto, ciervistas y mauristas, dándose cuenta de que eso podría suponer la caída del Gobierno, regularon en su actitud y pidieron a Fanjul que retirara su proposición, cosa que hizo y se pudo continuar con la discusión del Proyecto.

El debate resultó laborioso y muy complicado para los defensores del proyecto de Ley remitido por el Senado. Se decidió el nombramiento de una Comisión especial para emitir dictamen sobre el proyecto, lo cual dio lugar a una primera discusión sobre si debería o no remitirse el proyecto a la Comisión de Fomento, creada como las demás comisiones permanentes por la reforma del Reglamento de la Cámara de 1918, que garantizaba la presencia en aquellas de las minorías⁸⁵, en vez de crear una especial, cuya composición dependería en mayor medida de la intromisión del Gobierno, que intentaba en esos casos que la composición de la Comisión especial fuera lo más favorable posible a sus propósitos. Triunfó este último criterio y la Comisión especial designada emitió su dictamen el día 6 de febrero⁸⁶.

Al dictamen de la Comisión se presentaron gran número de enmiendas⁸⁷ que dieron lugar a prolongados debates. La oposición a la elevación de tarifas se manifestó con fuerza y de ella formaron parte diputados de diferentes grupos políticos siguiendo la línea marcada en los debates de 1918, resaltando la oposición de la extrema izquierda de la cámara, así como del grupo ciervista, además de diversos diputados de

diferentes grupos políticos que se hacían eco de la oposición al proyecto de los intereses, agrícolas, comerciales e industriales⁸⁸. Intervinieron en contra del proyecto diputados de diferentes grupos, como el datista Ruano el maurista Fanjul, el albista Mate sanz, Niceto Alcalá Zamora y otros, demostrando así que la oposición a la subida de tarifas no venía únicamente de la izquierda antidinástica o de la personal posición del Sr. Cierva.

Los debates abordaron los diferentes aspectos del problema ferroviario y aunque, en general, todos los intervinientes coincidían en la necesidad de mejorar los salarios de los trabajadores ferroviarios, discrepaban en la forma en que se debía auxiliar a las Compañías para lograr ese fin.

Hay que destacar la intervención del diputado datista Juan José Ruano que, entre otras observaciones al proyecto, destacó el hecho de que en la Comisión Permanente de Fomento se encontraba el proyecto de Ley de construcción de ferrocarriles presentado por el ministro anterior al Sr. Gimeno, Don Abilio Calderón⁸⁹, en cuyo texto se planteaban soluciones para resolver el problema de los ferrocarriles sin recurrir al aumento de tarifas. El Sr. Ruano preguntó al Gobierno si asumía el proyecto y las respuestas que recibió fueron vagas. La Comisión encargada de la subida de tarifas desechó los argumentos de Ruano. Estaba claro que de lo que se trataba era de elevar las tarifas y el proyecto de Calderón ofrecía soluciones más complejas y sobre todo que daban al poder público un mayor poder de intervención sobre los ferrocarriles. Un análisis a fondo del proyecto de Calderón se saldría del propósito de este trabajo, y hay que señalar que, como tantos otros, fue convenientemente olvidado.

⁸⁵ Sobre las Comisiones y el trabajo parlamentario, ver Cabrera, Mercedes (2017): “Vida parlamentaria”, en Mercedes Cabrera (Dir.): *Con Luz y taquígrafos. El Parlamento en la Restauración (1913-1923)*. Taurus Pensamiento.

⁸⁶ *DSC*, Apéndice 1º al núm. 65, 6 de febrero de 1920.

⁸⁷ Dos votos particulares, 3 enmiendas a la totalidad del Dictamen, 37 enmiendas al artículo 1º, 6 al artículo 2º, 4 al artículo 3º, 3 al artículo 4º, 2 al artículo 5º, 3 al artículo 6º y 4 propuestas de artículos adicionales.

⁸⁸ Ver *DSC* de febrero y marzo de 1920.

⁸⁹ *DSC*, Apéndice 8º al núm. 34, noviembre de 1919.

Particularmente importantes fueron dos de las enmiendas presentadas. Una firmada por Juan de la Cierva, que resultaba una alternativa a la elevación de tarifas, y otra presentada por Francisco Cambó, que trataba de salvar el proyecto de Ley y de permitir, por tanto, el aumento tarifario. Ambas posiciones representaban distintas formas de abordar el “problema ferroviario”, aunque las dos coincidirían en la necesidad de que las líneas ferroviarias fuesen, en último término, rescatadas por el Estado.

La enmienda de Cambó se limitaba a fijar determinadas condiciones para que las Compañías pudiesen acogerse al aumento de tarifas y, por tanto, proponía añadir al artículo primero del Proyecto el texto siguiente:

Los beneficios del aumento de tarifas establecidos en el párrafo primero de este artículo, se aplicarán únicamente a las compañías concesionarias de líneas ferroviarias que acepten previamente las siguientes condiciones:

1º Todas las concesiones que posean cualquiera que sea el régimen jurídico a cuyo amparo hubiesen sido otorgadas, quedarán sometidas a las prescripciones del art. 34 del pliego de condiciones aprobado por Real Orden de 31 de diciembre de 1844.

Las concesiones otorgadas a perpetuidad se considerarán concedidas a noventa y nueve años, y este plazo empezará a correr desde el momento en que la compañía a que pertenecen ponga en vigor los aumentos de tarifas autorizados por esta ley.

2º El producto líquido que obtenga una compañía en cualquiera de los ejercicios en que disfrute de esta ley, corresponderá en sus dos tercios al Estado, en cuanto exceda del producto que la compañía obtuvo en el ejercicio de 1913.

3º A los efectos del rescate se deducirá del producto neto que cada compañía obtenga en los años en que disfrute de los beneficios de esta ley, la cantidad que en virtud de la condición anterior corresponda al Estado⁹⁰.

Con el precepto primero pretendía Cambó facilitar el rescate de las concesiones en consonancia con su modelo presentado durante su estancia en el Ministerio de Fomento. El citado artículo 34 fijaba el procedimiento para determinar el precio a pagar por el Estado por el rescate de las concesiones⁹¹.

Con el segundo, se trataba de hacer más aceptable el aumento de tarifas garantizando al Estado dos tercios de los beneficios obtenidos por las Compañías, por encima de los alcanzados en el año 1913. El porqué del porcentaje resulta injustificado, y el propio Cambó en su discurso manifiesta “Y decimos dos tercios como podemos decir tres cuartos o cuatro quintos, la mayor parte posible”. La preferencia de Cambó por el año 1913, se sabe que es por considerar este año como la media de los cinco anteriores al estallido de la guerra mundial.

En todo caso queda claro que Cambó, además de resolver los problemas de las Compañías por la vía del aumento de tarifas, trató de facilitar la consecución de sus propuestas para la solución del problema ferroviario, presentadas al final de su estancia en el Ministerio de Fomento del Gobierno nacional de Maura. Hay que señalar no obstante que la justificación para el apoyo al incremento de tarifas que da Cambó resulta cuando menos curiosa.

Dado que es preciso proceder al rescate de las líneas siguiendo el criterio de la normativa de 1844, que hacía depender los pagos

⁹⁰ DSC, Apéndice 1 al núm. 72, 19 de febrero de 1920.

⁹¹ Gaceta de Madrid, núm. 3780, 19 de enero de 1845.

de los beneficios obtenidos por las Compañías, Cambó sostiene que la pobreza de estos en la actual coyuntura haría que el Estado pudiese incautarse de las Compañías prácticamente sin pagar nada, lo que le parece a Cambó un disparate que pondría en peligro el futuro económico de España. Es decir, que lo que habría que hacer es poner a las empresas en beneficios mediante la elevación de tarifas, para que este modo a la hora del rescate el Estado remunerara convenientemente a las Compañías. Las ideas de Cambó conducían a que el ciudadano español pagara los ferrocarriles rescatados dos veces. Una, mediante el aumento de tarifas que tendría que soportar; y otra, mediante el pago que los beneficios del aumento de tarifas originasen en el momento del rescate. Esta contradicción es señalada con alguna ironía por Olariaga en *El Sol*⁹²: “El Sr. Cambó quiere evitarle a todo trance al Estado este mal negocio de adquirir por poco dinero los ferrocarriles, y por eso es partidario de una generosa elevación de tarifas que convierta en superávit el déficit de las Compañías. Así, mañana que el Estado se decida a rescatar las líneas, podrá pagar por los ferrocarriles una remuneradora anualidad”. Dado que Cambó era tenido por todos por una persona inteligente, cabe pensar que los argumentos que desplegó en su discurso iban dirigidos a justificar de la mejor forma posible la elevación de tarifas, quizá porque, como también manifestó en su intervención, se consideraba el padre del aumento de tarifas del 15% que presento en su época de ministro de Fomento y que como vimos fue aprobado por el decreto del marqués de Cortina⁹³. Como ya vimos Cambó empleó argumentos parecidos para justificar su proyecto de Ley de aumento del 15%.

La enmienda de Cierva reproducía la presentada en el Senado por sus partidarios y

suponía, como ya se ha dicho, una alternativa completa a la elevación de tarifas y planteaba un medio de facilitar auxilios económicos a las Compañías muy en línea con los principios defendidos por Luis Olariaga en *El Sol* y, por tanto, proponía una redacción completamente nueva del artículo primero del Proyecto:

Artículo 1º. Se autoriza al Gobierno para remediar la situación económica de las Compañías mediante la investigación precisa y componentes certificados que las Compañías presenten, y si se acredita el déficit de explotación determinar el origen de ese déficit separando: a) La parte que corresponda al aumento de precio que estos últimos años han tenido los artículos necesarios para la explotación. b) La que proceda del aumento de gastos en el personal, especificando en este grupo el aumento que tenga por origen la implantación de medidas de gobierno referentes al trabajo. c) La que proceda del desarrollo natural de la explotación.

Comprobada la existencia de déficit y la insuficiencia de los medios económicos para el desenvolvimiento de sus negocios industriales, el Gobierno podrá:

A) Entregar con el carácter de anticipo reintegrable la cantidad necesaria para cubrir el déficit que resulte de la implantación de las medidas del Gobierno referentes al trabajo y de las mejoras que las Compañías hayan decretado en favor del personal.

B) Auxiliar también a las Compañías en forma de adelanto reintegrable con el importe del déficit que resulte del aumento de los artículos necesarios para la explotación.

C) Auxiliar también, con el carácter de anticipo reintegrable, a las Compañías para las obras de adquisición del material que se considere urgente para el perfeccionamiento de los transportes terrestres.

⁹² Luis Olariaga “Cómo se está defendiendo en el Congreso el aumento de tarifas”, *El Sol*, Madrid, 29 de febrero de 1920.

⁹³ *DSC*, núm. 75, 25 de febrero de 1920.

Las condiciones de estos anticipos reintegrables las fijará el Gobierno, teniendo en cuenta la situación de cada Compañía, y procurando aplazar el reintegro en términos que permitan el desenvolvimiento económico y financiero de las mismas y la computación de tales anticipos al nacionalizar los ferrocarriles mediante la reversión anticipada de las concesiones.

D) Auxiliar a las Compañías con la entrega de material fijo y móvil de fabricación nacional, celebrando para ello contratos con las industrias productoras del país.

E) Se suspenderá, desde luego, toda subasta, esté anunciada o no, de ferrocarriles estratégicos, secundarios y cualesquiera otros de servicio general y uso público, hasta determinar el definitivo régimen de los ferrocarriles españoles, y el Gobierno quedará autorizado para construir los ferrocarriles comprendidos en el plan general, a cuyo fin deberán consignarse las autorizaciones necesarias en los presupuestos para emitir deuda en cantidad suficiente para que se dé impulso a esas construcciones.

F) El Gobierno negociará, en un plazo de seis meses el concierto con las Compañías para la nacionalización de los ferrocarriles y su explotación en términos que quede asegurada la preponderancia del Estado en las cuestiones esenciales del tráfico y pueda aprovecharse la pericia técnica de las Compañías.

G) El Gobierno dará cuenta a las Cortes del uso que haga de esa autorización⁹⁴.

Ante el número y la importancia de las enmiendas presentadas y las intervenciones en contra del dictamen en el turno de totalidad, el presidente del Consejo, Allendesalazar, convocó una reunión de jefes de las minorías con el propósito de hacer posible la aprobación del proyecto

lo más rápidamente posible. Al informar a la cámara de esta reunión, Allendesalazar explicó que, una vez finalizado el turno de totalidad, se propondrían a la Comisión las modificaciones al proyecto que fuesen necesarias que recogiesen opiniones manifestadas en dicho debate. Con este propósito, el presidente del Consejo excitó a todos aquellos que tuviesen una opinión sobre el proyecto a que la expresasen en aquel momento.

En este marco se produjo la defensa de las enmiendas de Cambó y Cierva. Del discurso del primero ya hemos señalado alguna de sus características, y del segundo, Cierva insistió en la línea, por él defendida desde hace tiempo, de oposición a la subida de tarifas. Ambos coincidían en la necesidad de la nacionalización de las líneas y discrepaban en la forma de lograrlo. Lo que se estaba ventilando eran dos formas distintas de abordar el problema ferroviario. La profundización en estas cuestiones nos llevaría más allá del propósito de este trabajo y sólo cabe decir que fue un antecedente de los debates que mantendrían estos dos políticos durante la etapa del año 1921 en que Cierva, como ministro de Fomento del segundo gobierno de Allendesalazar, presentó en las Cortes un proyecto en el que se incluía una propuesta de solución del problema ferroviario que fue combatida por Cambó. Estos debates, que constituyen más bien parte del tratamiento general del llamado “problema ferroviario”, pueden examinarse en los Diarios de Sesiones del Congreso de los Diputados correspondientes a los días comprendidos entre el 8 de junio y el 17 del mismo mes del año 1921.

Por otro lado, la realidad fue que estas dos enmiendas no llegaron a discutirse y votarse como tales, debido a la dimisión de Allendesalazar el 28 de abril de 1920 y a la disolución de las Cámaras y posterior convocatoria de elecciones.

⁹⁴ DSC, Apéndice 14 al núm. 66, 10 de febrero de 1920.

La huelga ferroviaria⁹⁵

Como era de esperar, no tardaron en llegar al Congreso de los diputados, mientras este discutía la elevación de las tarifas, las informaciones sobre las amenazas de huelga lanzadas por la Comisión presidida por Palomero, en representación de la Asociación, así como por diferentes grupos afectos a las Compañías, como la Agrupación de Ferroviarios de Norte.

Inició el tratamiento del asunto el diputado socialista Saborit con una pregunta dirigida al Gobierno, para conocer la opinión de este ante la esperada huelga ferroviaria. En su pregunta Saborit enuncia lo que serán los principales argumentos de este debate y en los que insistirán este y otros oradores: la pasividad del Gobierno y su falta de medidas en comparación con sus actuaciones en huelgas anteriores y su complicidad con las Compañías, que a su vez incitaban a sus trabajadores para conseguir mediante la amenaza de huelga la aprobación del aumento de tarifas. También señaló la existencia de diputados e incluso miembros del Gobierno al servicio de los intereses de las Compañías.

El ministro de la Gobernación —estaba ausente el de Fomento— le contestó con evasivas, alegando desconocimiento de la situación. Se produjo un breve debate entre Saborit y el Ministro en el que es de destacar un par de interrupciones del Sr. Cierva en las que ya anuncia cuál será su actitud en este debate, decía el ministro de Gobernación: “Las medidas pueden tomarse si hay un convencimiento de que la huelga se acerca (El Sr. Cierva y Peñafiel: Sobre todo si las Compañías la preparan)”; y más adelante decía el Ministro: “Yo sé lo que sabe todo Madrid por las noticias de prensa (El Sr. Cierva y Peñafiel: Pero lo peor es que está en la conciencia pública que las Compañías preparan eso; eso es lo más grave)”.

Como puede verse en este debate se anunciaba una identidad de posiciones respecto a la huelga entre la extrema izquierda de la Cámara, representada por los socialistas y los republicanos y la fracción de la derecha conservadora acaudillada por Cierva a la que se unirían diputados de distintas corrientes políticas, que participaban de la opinión contraria a la subida de tarifas y que también consideraban la huelga como una maniobra de las Compañías.

En la sesión siguiente el ministro de Fomento, ausente en la anterior, contestó a Saborit rechazando cualquier idea que presumiese las complicidades que pudieran existir entre Gobierno, Compañías y empleados para impulsar y favorecer una huelga, de la que reconoció su inminencia, y sobre la que admitió haber mantenido reuniones con las Compañías y diferentes representantes de los trabajadores.

En esta repuesta ya se percibe una de las principales peculiaridades del discurso del Gobierno sobre este asunto. Por un lado, se muestra una actitud despegada y despreocupada respecto a la huelga —ya se verá que esta actitud le es reprochada abundantemente en el debate— y por otro lado confiesa múltiples contactos con compañías y grupos de trabajadores. Es decir, por un lado, renunciaba a las medidas de orden público que se habían empleado en otras ocasiones: detenciones de directivos de la protesta, cierre de centros obreros y otras persecuciones; y, por otro, mantenía una actitud de amable componedor de posiciones entre trabajadores y Compañías.

En un momento de ese debate pidió la palabra el Sr. Cierva para hacer una pregunta al Gobierno, que dio lugar a una interpelación que constituyó el núcleo central del tratamiento de la huelga por el Congreso de los Diputados.

Comenzó Cierva resaltando la gravedad del momento y las peculiares características de

⁹⁵ Ver *DSC*, núm. 90, 91, 92, 93, 94, 95 y 96 de 20, 22, 23, 24, 25, 26 y 27 de marzo de 1920.

la huelga ferroviaria que se avecinaba y expresó con claridad su opinión sobre el papel de las Compañías ante la decisión del Gobierno de interrumpir el debate del proyecto de elevación de tarifas para favorecer la aprobación del presupuesto. Ante esta situación decía Cierva: “Las Compañías, que venían gestionando activamente la aprobación del proyecto, han callado y, entretanto, se ha producido el fenómeno extraño de que aquella muchedumbre de empleados que había protestado reiteradamente contra la actitud y las exigencias de las Compañías, de pronto llegan a un convenio con estas y se convierten en los agentes más decididos de los intereses de estas Compañías –así puede llamárseles– para que este proyecto sea rápidamente discutido y aprobado”.

Achacaba Cierva, con acierto, esta actitud de los trabajadores a la publicación por las Compañías de una circular en la que se detallaban los aumentos que se otorgarían a los trabajadores, siempre que el proyecto de Ley de elevación de tarifas se aprobase en idénticos términos a como había sido remitido por el Senado. A la vista de esto Cierva continuaba: “Y ahora la amenaza de huelga. Sr. Ministro de Fomento y Sres. Ministros todos ¿Habrán alguien en España que no esté seguro de que esta huelga ilegal con la que se amenaza –porque ni siquiera se cumplen los plazos que la Ley de Huelgas establece para los avisos previos– es una huelga preparada por las Compañías?”.

Cierva finalizaba preguntando al Gobierno si estaba dispuesto a adoptar medidas severas frente a las Compañías, planteando incluso la incautación de las concesiones.

Hay que resaltar que, dada la personalidad conservadora y gubernamental en otros momentos del Sr. Cierva, los ataques al Gobierno y a las Compañías dejaron de ser un asunto de las extremas izquierdas –como se llamaba por aquel entonces a republicanos y socialistas– para convertirse en un asunto

transversal que motivó el posicionamiento de otras minorías.

La intervención de Cierva dio alas a un debate en que lo que comenzó con una pregunta de Saborit, se convirtió en algo más trascendental motivado por una proposición, que el propio Cierva presentó a la consideración de la Cámara y que recogía en resumen los argumentos de su primera intervención. Esta proposición dio lugar a un amplio debate en que las intervenciones se sucedieron en pro y en contra de la proposición presentada por Cierva, cuyo texto era el siguiente: “El diputado que suscribe pide al Congreso se sirva declarar que la huelga ferroviaria ha sido preparada por las compañías concesionarias y que el Gobierno tiene el deber de proceder inmediatamente a la incautación de las líneas y al castigo de los culpables con las más severas medidas”. Desde luego, no se podía acusar al Sr. Cierva de andarse por las ramas en este asunto.

En su discurso en defensa de su posición, Cierva expuso todos los datos que conocía y que según él demostraban la participación de las Compañías en la huelga, singularmente las manifestaciones del gobernador civil de Barcelona, conde de Salvatierra, que, como ya señalamos, expuso ante los periodistas su convencimiento de que la huelga estaba respaldada por las Compañías.

Al excitar al Gobierno a actuar contra las Compañías Cierva afirmaba; “De suerte que nosotros necesitamos saber qué habéis hecho, porque el convencimiento nuestro y el de toda España hoy es que las Compañías han provocado esta huelga, que no se trata de una huelga ferroviaria económica ni política; que se trata de una huelga ferroviaria preparada por los elementos directores de las Compañías, que tienen por objeto obtener a la fuerza una modificación esencial de las concesiones de ferrocarriles”.

El protagonismo de Cierva en este debate, y los términos que utilizó, lo convirtieron en la bestia negra de las compañías ferroviarias, que, como veremos más adelante, realizaron algunas acciones dirigidas contra aquel, utilizando para ello aquellos grupos de trabajadores, mandos y cuadros intermedios más afectos a los intereses de las Compañías. También pagaría Cierva esta actitud en las elecciones de diciembre de 1920, presididas por Eduardo Dato, hombre próximo a las empresas ferroviarias, ya que había sido consejero de MZA hasta que fue presidente del Consejo.

Por cierto, que Dato, en una intervención en este debate, se mostró contrario a la proposición de Cierva aduciendo que “Estamos hablando de una huelga ilegal, de una huelga punible y sean los que fueren los responsables, los inductores y directores de la huelga, tendrán enfrente nuestra condenación y el Gobierno nos tendrá a su lado para que se apliquen aquellas sanciones a las que se han hecho acreedores”. Hay que notar la equidistancia de Dato en cuanto a la responsabilidad de la convocatoria de huelga y su argumento de rechazar la proposición de Cierva como un ejercicio de apoyo al Gobierno en momentos difíciles. También declaró que consideraba un error la huelga y que el Parlamento no podría nunca deliberar en presencia de coacciones.

Además, y como no podía ser de otro modo dadas sus personales circunstancias, Dato justificó la presencia de políticos en los Consejos de las Compañías. La existencia de parlamentarios a sueldo de las ferroviarias fue utilizada continuamente por socialistas y republicanos a lo largo del debate para explicar la conducta del Gobierno. Lo cierto es que como en un momento del debate señaló el socialista Teodomiro Menéndez, el número de diputados y senadores que ocupaban cargos en las empresas ferroviarias era ciertamente importante.

El presidente del Consejo de Ministros contestó a Cierva tomando su intervención como una crítica al Gobierno y en ningún momento rebatió los argumentos de aquel sobre la complicidad de las Compañías en la declaración de la huelga. Fue un discurso lleno de lugares comunes y de evasivas y de tratar de salvar la cara al ministro de Fomento, pero sin mayores explicaciones acerca de la conducta de éste en el tratamiento de la huelga. Contra estos argumentos respondió Cierva y acentuó sus reproches señalando la incapacidad del Gobierno para asegurar los servicios ferroviarios y la falta de energía en el tratamiento de los responsables de la huelga.

Tiene interés señalar la intervención en el debate de Santiago Alba y de sus manifestaciones respecto a la huelga. Respecto al conflicto sobre el que se debatía dijo: “En presencia de un conflicto como aquel que contemplamos, es necesario, es obligado conducirse con entera sinceridad. Así yo he de decir que participo del convencimiento común y que, dándome cuenta de toda la responsabilidad de mi afirmación, no oculto que pienso, y tengo motivos para pensar que el conflicto del día está principalmente generado y dirigido por las mismas compañías de ferrocarriles. Esto no es una hablilla, no es un movimiento subversivo, es mucho menos una maniobra de ningún género de elementos políticos; es una realidad que se respira en el ambiente y por todas partes”. Para soportar una afirmación tan taxativa Alba aportó informaciones de las que disponía sobre el comportamiento de las Compañías en el desarrollo de la huelga. Citó textualmente las palabras del gobernador de Barcelona, Sr. Maestre, tal como fueron recogidas por un periódico poco sospechoso como ABC. Para el entendimiento de las palabras del Gobernador realizamos una cita de ABC algo más amplia que la expuesta por Alba. Decía el Sr. Maestre: “En cuanto a los obreros que necesitan indispensablemente para mantener el servicio, me han enviado una

lista en las que figura la casi totalidad del personal. Esto hace que me afirme en la convicción de que las Compañías más tratan de crear dificultades que otra cosa. Además, conozco otros detalles que me afirman en la idea de que este movimiento no es cosa de los obreros, sino de las Compañías, como lo prueba, entre otras cosas, el que al tratar de entrevistarme con el comité de huelga me he encontrado con que todos los individuos que lo componen están ausentes de Barcelona. Esto, como se sabe, no podrían hacerlo sin permiso de la Compañía”.

Continuaba Alba “Así, el hecho de que nosotros tenemos noticia, de que los más altos empleados de las Compañías, los más caracterizados, aquellos que podrían ofrecer ejemplo a los que reciben sus órdenes, han abandonado el servicio y lo han abandonado ruidosamente, ostensiblemente, podríamos decir que escandalosamente, para que a nadie le cupiera duda de cuál era el propósito real y la voluntad decidida de las Compañías en estos momentos”.

No obstante, tan claras impresiones sobre el asunto, por una cuestión de tipo procesal, Alba declaró que no apoyaría la proposición de Cierva, ya que la Cámara no debía condenar a las Compañías sin haberlas oído. La idea es que Alba quiso contentar a todo el mundo y no enfrentarse directamente con el Gobierno, pero a los efectos de lo que interesa, quedó bastante clara su creencia en las responsabilidades de las empresas ferroviarias. Hay que señalar que la propuesta de Cierva, además de declarar la culpabilidad de las concesionarias, proponía la inmediata incautación de las líneas, cuestión esta que fue tenida en cuenta por Alba a la hora de expresar su rechazo a la proposición.

Los republicanos y los socialistas manifestaron en diferentes intervenciones su apoyo a la proposición de Cierva, así como los diputados que seguían al conde de Ro-

manones. Otro de los diputados liberales, Alcalá Zamora, dejó clara su intención de apoyar la proposición. También la apoyaron los reformistas de Melquiades Álvarez.

Los diputados conservadores que seguían a Dato y a Maura, así como los liberales de García Prieto y los diputados regionalistas de la Lliga, se mostraron contrarios a la propuesta de Cierva. Es preciso señalar que ninguna de las intervenciones de este tipo expuso categóricamente la inocencia de las Compañías, sino más bien que su culpabilidad no había quedado suficientemente demostrada.

Se produjo la votación y arrojó un resultado de 63 votos a favor por 134 en contra. Votaron a favor los ciervistas, romanonistas, partidarios de Alcalá Zamora, reformistas, republicanos y socialistas, y en contra, conservadores de Dato, mauristas, demócratas y albistas. Como se ve, la votación no respetó las líneas de los partidos tradicionales, ya para entonces bastante fragmentados.

Con esto se cerró la primera parte del debate sobre la huelga ferroviaria. La segunda parte se inició con la comunicación por el Gobierno de la Real Orden que concedía a las Compañías los anticipos reintegrables para afrontar los costes de personal y que puso fin a la huelga.

Los mismos grupos que habían apoyado la proposición de Cierva pidieron explicaciones al Gobierno sobre la medida adoptada, que rechazaban por falta de datos sobre su negociación, sobre la incidencia económica que tendría en los presupuestos y sobre sus efectos en la terminación de la huelga. En sus intervenciones insistieron en sus críticas al Gobierno por su falta de actividad para restablecer el servicio, su escaso interés en determinar quiénes fueran los responsables de la huelga y la falta de medidas represoras frente a los mismos, en comparación con lo actuado en otras huelgas.

Como se ve, eran argumentos recurrentes y como parte de esa insistencia se abundó en datos y testimonios que, en opinión de aquellos grupos, probaban las responsabilidades de las Compañías en la organización de la huelga.

Destacó la postura de Cierva, que no se opuso a la medida del Gobierno, recordando como él siempre había defendido la utilización de anticipos reintegrables, pero criticó el modo que el Gobierno había tenido de implantar esta medida e insistió en la obligación del Ministro de traer a la Cámara toda la información sobre el origen y desarrollo de la huelga, así como la información económica necesaria para valorar el impacto de la medida en las cuentas públicas.

En el transcurso del debate el diputado socialista Teodomiro Menéndez leyó una lista de diputados y senadores con presencia en los Consejos de Administración de las Compañías u ocupando cargos remunerados en las mismas, de la que resultaron 28 senadores y 24 diputados, entre ellos un ministro del actual Gobierno, el ministro de Hacienda Bugallal y el que había sido ministro de Estado y volvería a serlo, el dantista marqués de Lema. Estas presencias eran más que suficientes para dotar de fundamento las continuas quejas de la oposición acerca de lo bien representados y defendidos que estaban en las Cámaras los intereses de las Compañías.

El ministro de Fomento trató de proporcionar datos sobre el coste de los anticipos y facilitó algunas cifras parciales que fueron discutidas por los diputados, justificó sus gestiones con las Compañías como obligadas, dado que aquellas deberían aplicar lo dispuesto en la Orden de anticipos. Sobre el origen y los responsables de la huelga se remitió a los Tribunales de cuyas averiguaciones afirmó podrían deducirse los castigos correspondientes. Ante esto Cierva respondió al ministro que era nece-

sario que el Gobierno: “nos diga qué concepto definitivo tiene ya de este problema, de esta huelga, de ese movimiento, que cada día que pasa, cada hora, podemos estudiarlo mejor, advertir su gravedad, comprender su origen”. El Sr. Ortuño se abstuvo de contestar el “concepto definitivo que sobre ese problema” tuviera o pudiera llegar a tener el Gobierno.

Repercusiones del debate parlamentario

El debate parlamentario suscitado por la proposición del Sr. Cierva sobre la responsabilidad de las Compañías en la preparación y desarrollo de la huelga tuvo amplia repercusión en la prensa, tanto por la personalidad del proponente como por el hecho de que diputados de muy diferente significación política apoyaran la proposición. La defensa en el Congreso de la actuación de las Compañías resultó desvaída y, como ya vimos, muy importantes diputados, aun oponiéndose a la proposición, resaltaron el carácter peculiar de la huelga y expresaron su convencimiento sobre el importante papel jugado en ella por las Compañías.

Los ataques a Cierva por su intervención en el debate se produjeron en aquellos medios más cercanos a las posturas de las Compañías. Como ejemplo, en *La Época* se criticó con fuerza al político murciano y manifestaban la amargura que les había producido “el hecho de que un hombre como el Sr. Cierva eclipsara y achicara, en ligereza al formular juicios sobre la moralidad de las gentes y en vehemencia de lenguaje al producirse, a los más desafortados oradores de la extrema izquierda” y más adelante que Cierva “no tuvo reparo en arrancarse ayer con una proposición incidental y con un violentísimo discurso, afirmando rotundamente que las compañías de ferrocarriles han preparado la huelga actual”⁹⁶.

⁹⁶ *La Época*, “El peor anarquismo”, Madrid, 24 de marzo de 1920.

Como contraste, en los medios contrarios a la subida de tarifas, se apoyaba abiertamente a Cierva. Así, en *El Sol* se decía en un comentario editorial sobre la huelga: “El Sr. Cierva, a quien otras veces hemos tributado sinceros elogios por su actitud en la discusión pública en los problemas ferroviarios, comprendió ayer perfectamente que su calidad de político conservador le obligaba a tomar una postura inequívoca frente a la vergonzosa huelga y el vergonzoso *lock-out*, todo en una pieza, de los ferrocarriles” y continuaba calificando a la huelga como “modelo de amaño y confabulación delictiva”⁹⁷.

La situación debió preocupar también a los dirigentes de las empresas ferroviarias, que al día siguiente del debate hicieron llegar a los periódicos un comunicado del que solicitaron su publicación como inserción de pago, si bien alguno como *La Acción* lo insertó con carácter gratuito, aduciendo el derecho de las Compañías a defenderse de las acusaciones lanzadas contra ella. El texto del comunicado se reproduce íntegro a continuación:

Las graves acusaciones lanzadas contra las compañías de ferrocarriles, suponiéndolas promovedoras de la huelga, obligan a los Consejos de Administración a protestar ante el público con toda energía, rechazando tan calumniosos cargos.

Ningún hecho podía citar nadie en apoyo de ese aserto; y a falta de otros argumentos, se apela para fundamento a la reciente publicación por las Compañías de los cuadros de mejoras que concederían a su personal en el caso de que se convirtiese en Ley el proyecto sobre elevación de tarifas ferroviarias aprobado ya por el Senado, suponiendo que esa publicación ha obedecido a la confabulación de las Compañías con el personal.

Desde que empezó la discusión de dicho proyecto mostró el personal de las Compañías vehementes deseos de conocer las mejoras, induciéndole a ello las insinuaciones formuladas tanto en el Parlamento como en la prensa, en que se atribuía a las Compañías el propósito de recabar para sí la mayor parte del aumento de tarifas, reduciendo al mínimo la participación del personal.

El ministro de Fomento de entonces, Sr. Gimeno, pidió a la representación de las Compañías que dieran a conocer las mejoras que otorgarían en el caso de aprobarse el proyecto, y las Compañías le expusieron que si bien tenían estudiadas esas mejoras no creían conveniente su publicación.

El actual ministro de Fomento, Sr. Ortuño, planteó de nuevo la cuestión, manifestando que, a su juicio, el acuerdo entre las Compañías y el personal habría de contribuir grandemente a evitar todo riesgo de conflicto.

Las compañías resistieron también en su principio; pero considerando que no podían asumir la responsabilidad de las graves consecuencias que se imputaban a su silencio, cedieron a tan reiteradas instancias dando a conocer simultáneamente al Gobierno y al personal las mejoras que concederían en el caso de que el proyecto aprobado por el Senado fuese Ley.

Los representantes del personal pidieron mejoras en algunos grados de la escala, contestando las Compañías que les era imposible modificar lo acordado. Este solo hecho demuestra cuán falsa es la supuesta confabulación tan injuriosa para las Compañías como para el personal mismo.

Si la huelga ha estallado para recabar el inmediato disfrute de las mejoras, por haberse convencido el personal de la buena fe con que las Compañías procedían, incurre en soberana injusticia quien culpe a las Compañías, que durante tres meses se resistieron a dar a conocer lo que aun antes de su primera peti-

⁹⁷ *El Sol*, “Ante un grave conflicto”, Madrid, 24 de marzo de 1920.

ción tenían estudiado. La gloria del acuerdo entre las Compañías y el personal, o la responsabilidad de lo ocurrido luego, corresponde por entero a quienes con injustas acusaciones de propósitos de inicua explotación del personal o con insistentes requerimientos obligaron a las Compañías a romper, contra su voluntad, el silencio que querían guardar. Nadie podrá negar tampoco cuanto ha contribuido a la situación actual el que después de haber declarado todos que se trataba de un problema de urgente solución y de haber reconocido la justicia de las peticiones formuladas por las clases ferroviarias apareciesen abandonando el estudio del problema y por tanto su solución, desde fines de febrero último.

No es menos injusta la suposición de que este cambio de actitud de las Compañías, en lo que a la publicación de las mejoras concedidas a su personal se refiere, ha podido obedecer a propósitos de especulación inconfesables. Acusaciones de tanta gravedad no pueden lanzarse sin prueba, so pena de merecer el dictado de calumniosas y los hechos antes apuntados demuestran bien a las claras la absoluta falta de fundamento de tales cargos.

Los que juzgan a los demás por sí mismos, pueden creer a los elementos directores de las Compañías tan faltos de patriotismo que no vacilan en promover el tremendo conflicto de una huelga ferroviaria para obtener ilícitos provechos, pero lo que nadie que tenga sentido común puede creer es que esos elementos sean tan insensatos que empleen para el logro de sus bastardos propósitos el arma que más daño puede causar a las propias Compañías tanto en el orden material como en el moral⁹⁸.

Puede discutirse si en debate parlamentario quedó o no clara la responsabilidad de las Compañías en el desarrollo de la huelga. Lo que sí parece evidente es que su documento de descargo sólo aclara que

fueron forzadas por el Gobierno a desvelar la cuantía de las mejoras. Nada dice de su escasa actividad por impedir la perturbación de los servicios, ni del poco celo represor que mostraron las Compañías en comparación con episodios huelguísticos anteriores, celo del que daban cuenta los alrededor de 6.000 ferroviarios despedidos. Nada se aclara tampoco sobre los múltiples sucesos recogidos por la prensa, en los que se informaba sobre el mínimo interés en el mantenimiento de los servicios y las amplias facilidades dadas al personal para acudir a la huelga, particularmente al personal de oficinas. Ni siquiera se les ocurre a las Compañías explicar si descontaron o no los haberes a los huelguistas.

El centrar la reivindicación de su inocencia en que fueron obligadas por el Gobierno a desvelar las mejoras, y que esto fue la causa fundamental de la huelga, no deja de ser coger el rábano por las hojas. Las compañías se resistieron a dar a conocer esas mejoras hasta que fracasó su maniobra de control del proceso a través de la Agrupación. Cuando comprendieron que no les quedaba más remedio que atraerse a Palomero y a los suyos, ofrecieron la tabla de subidas que conocemos, con sus regalos para el personal de sueldos más altos, y se preocuparon muy mucho de dejar claro que aquellas subidas dependerían de la aprobación del proyecto de tarifas “tal como había salido del Senado”, con lo cual hay que ser muy ingenuo para suponer que la Comisión Palomero no cambiaría de postura y apoyaría una huelga, ya convenientemente engrasada por los cuadros de la Agrupación. Por último, hacer notar el tatachín del último párrafo, que es un modo de protestar su inocencia acudiendo a argumentos patrióticos.

La Comisión de huelga elegida en las asambleas de la Agrupación y dirigida por Jacinto Palomero hizo pública su nota al día siguiente 25 de marzo:

⁹⁸ *La Acción*, “Las Compañías se defienden: Un comunicado”, Madrid, 24 de marzo de 1920.

La huelga ha terminado y ha terminado aceptando la Comisión la fórmula propuesta por el ministro de Fomento, por entenderla altamente beneficiosa para todos.

Dicha fórmula remedia por completo la situación, verdaderamente insostenible, por la que venía atravesando el personal ferroviario, y aunque no es definitiva, La Comisión no ha querido que debía rechazarla en primer lugar por patriotismo, Y después, porque no tenemos derecho a negar al gobierno y a las Cortes el plazo de un mes que con ella se toman para resolverlo de un modo completo.

Con la aceptación por el personal de la fórmula antedicha quedan el honor y la dignidad del mismo a la altura que por derecho les corresponde, y damos el más solemne mentís a todos los que, sin prueba alguna para ello, nos han calumniado villanamente, diciendo que nuestro movimiento de huelga obedecía a pactos y contubernios con las empresas.

Hay un proverbio castellano que como todos ellos encierra una gran verdad, que dice “piensa el ladrón que todos son de su condición” y tal proverbio se les debe aplicar, aunque no sea más que usando el derecho de legítima defensa a todos y cada uno de aquellos que nos han injuriado, pues únicamente se puede explicar que lancen públicamente estas afirmaciones sin prueba alguna por personas que estén acostumbradas a estos pactos de contubernio y aun otros más vergonzosos.

Por consiguiente, aunque no fuera más que por demostrar a todos la falsedad de esas afirmaciones calumniosas, debíamos aceptar y hemos aceptado, la fórmula en cuestión que concede al personal las mejoras solicitadas y nada a las Compañías.

Al aceptar la transacción en tal forma, tenemos la seguridad de que el conflicto será resuelto por el Gobierno de un modo definitivo en el plazo que el mismo se ha señalado y no dará lugar a que el personal ferroviario tenga

que volver a lanzarse a la huelga en el mes de mayo, pues entonces esta sería mucho más grave y funesta para todos⁹⁹.

La nota parecía pretender dos propósitos: en primer lugar, dar por desconvocada la huelga y por aceptada la fórmula del Gobierno, cuestión esta que no quedaba clara a la luz de las noticias que llegaban de las provincias, donde la desconvocatoria era desigual.

En segundo lugar, contribuir a combatir la idea de que la huelga había sido organizada por las empresas y el ataque a todos aquellos que lo habían sugerido. Por cierto, que la preferencia por los refranes castellanos parece ser importante entre, al menos, los altos empleados de las empresas ferroviarias que recurren a ella en momentos en que tienen que defender a sus compañías.

Dejando a un lado el tono ofendido de la nota, tampoco aportan grandes argumentos que aclaren su independencia, porque, por un lado, presentan la aceptación de la fórmula del Gobierno como prueba irrefutable y, por otro, confían en una solución definitiva sobre cuyas características no se pronuncian.

El día 25 de marzo la Comisión convocó una asamblea para informar del fin de la huelga, en la que Palomero insistió en los contenidos de la nota. Abundaron los ataques a la Casa del Pueblo. Como dato importante y que habrá que valorar a la hora de obtener conclusiones, decir que ocuparon la Presidencia, junto a Palomero, representantes de la Mutua Ferroviaria de MZA, la Agrupación Federativa del Norte y los sindicatos católicos. Tanto la Mutua de MZA como la Agrupación de Norte se sabe que estaban formadas por cuadros afectos a las empresas, y la presencia del Sindicato católico le daba un cierto matiz político. Algo tuvieron que ver estas pre-

⁹⁹ *La Época* “Los ferroviarios: una nota de la Comisión de huelga”, Madrid, 25 de marzo de 1920.

sencias con la evolución de la Comisión presidida por Palomero, que hay que recordar fue elegido como alternativa a Calomarde, representante de la Mutua de MZA, a quien se consideró demasiado afín a la empresa.

No quedó aquí la ofensiva de las Compañías que se manifestó en dos actuaciones más: una carta de los Consejeros de las compañías de ferrocarriles al Sr. Cierva, firmada por la mayoría de ellos, entre los cuales figuraban cinco diputados¹⁰⁰, y un escrito dirigido al presidente del Consejo por altos cargos de las Compañías, que fue entregado al mismo y del que un grupo de altos empleados entregó copia en la sede del Congreso al Sr. Cierva, dando lugar al incidente parlamentario que luego referiremos. El texto de la Carta de los consejeros que reproducimos a continuación era el siguiente:

Madrid, 25 de marzo de 1920 – Excelentísimo Sr. D. Juan de la Cierva

Muy señor nuestro: Ha lanzado usted contra nosotros, que tenemos la honra de ser administradores y directores de las cuatro compañías de ferrocarriles que suscribieron la instancia solicitando la elevación de las tarifas¹⁰¹ la acusación de que hemos promovido la huelga del personal ferroviario; dada la significación de importancia política de usted, no podemos permanecer en silencio.

Aquella afirmación, de ser cierta, constituye la imputación de un delito del que seríamos responsables, pero de no serlo, somete también a quien la profiere a las sanciones del Código penal, y como a España interesa que tales hechos no queden impunes, invitamos a usted a que, de mantener su acusación, lo haga en condiciones que no permitan ejercer las acciones

con que las leyes amparan el honor de los ciudadanos y que seguramente serían las que consientan a usted probar la veracidad de sus acusaciones.

Hacemos a usted esta invitación, porque sólo en el desapasionado ambiente de los tribunales de justicia deben discutirse y resolverse cuestiones de esta índole.

Independientemente de la opinión que se tenga de las ideas políticas o de la actuación de Juan de la Cierva, lo que no puede negársele es el coraje para afrontar cualquier tipo de situación. En este caso además tuvo que soportar la visita de una Comisión de altos cargos de MZA que le presentaron un escrito que habían entregado previamente al Sr. Allendesalazar. Los términos en que se produjeron los altos empleados ferroviarios en la reunión y el contenido impertinente de su escrito, llevaron a Cierva a plantear la cuestión en el salón de sesiones, presentando, con gran parte de razón, los dos escritos como parte de un mismo plan para coaccionar la libertad de actuación de un parlamentario.

El escrito de la Comisión de empleados de MZA dirigidos por un Sr. Leopoldo Salto, ingeniero jefe de material y tracción de MZA, presentaba las quejas del personal directivo de MZA ante las acusaciones de haber contribuido junto a las Compañías en la organización de la huelga. El escrito es de gran extensión y puede leerse en *El Sol* del día 28 de marzo¹⁰².

Entre otras manifestaciones exponían: “En vista de lo que sobre nuestra actuación se ha dicho en los pasados días, tanto en las Cortes como en una prensa parcial, somos nosotros los que pedimos, como lo han solicitado varios diputados, que se nos lleve a la cárcel, si se puede probar que hemos sido unos perturbadores y unos re-

¹⁰⁰ D. Juan Alvarado, el conde de San Luis, D. Amós Salvador, el conde de Gamazo y el marqués de Amurrio.

¹⁰¹ Se refieren al escrito dirigido al Gobierno el 30 de noviembre de 1919.

¹⁰² *El Sol*, “Documento entregado al presidente del Consejo por los altos empleados y que rechazó el Sr. Cierva”, Madrid, 28 de marzo de 1920.

voltosos; pero también exigimos en estricta justicia que si las insidias que se han propalado en las Cortes y en la prensa no pueden probarse, sean los autores de estas calumnias, que tanto afectan a nuestra dignidad personal como al buen nombre de nuestra clase, los que nos sustituyan en los calabozos. No, nosotros no sabemos organizar huelgas como se organizan y aman elecciones...”. La intención de los altos empleados era presentar el escrito también a los Sres. Alcalá Zamora y Prieto.

Cierva abandonó la reunión y se dirigió como un cohete al salón de sesiones y pidió la palabra, que le fue concedida¹⁰³. Comenzó solicitando la presencia del presidente del Consejo, y aun estando éste ausente, el presidente del Congreso, Sánchez Guerra, le concedió la palabra. Comenzó Cierva dando cuenta de la carta recibida de los consejeros de las Compañías que ya hemos transcrito, y que leyó a la Cámara. Leyó igualmente su contestación: “Muy señores míos: En la noche de ayer recibí su carta. Tendré en cuenta sus indicaciones y no duden que haré, como hice siempre, cuanto el interés público demande y mi deber como hombre político exija, sin someterme a otras presiones que las de mi propia conciencia. Lamento las molestias que les haya causado mi intervención en los debates del Congreso, porque todos ustedes personalmente merecen mi respeto”.

Explicó Cierva que, por resultar afectado por este cruce de cartas dirigidas a su persona, no pensaba suscitar personalmente la cuestión constitucional que la carta de los consejeros planteaba, pero que la visita del Sr. Salto y la entrega del comunicado que se le hizo, le habían impulsado a hablar. Cierva describió cómo se había reunido con unas 40 o 50 personas que le manifestaron haber venido a entregar una comunicación al presidente del Consejo y

que le expusieron que ya que en el Congreso se había dicho que ellos habían organizado la huelga y merecían ir a la cárcel, que si no se esclareciese lo que se había dicho en los debates, los que deberían ir a la cárcel son los que les habían acusado. Como estaban hablando de diputados y además, según Cierva, los empleados se manifestaron con excitación. Cierva les expuso que él no se dejaba coaccionar en su labor como diputado y que no podía consentir que acudieran al Congreso a decirle tales palabras. Añadió Cierva que les dijo que seguramente venían enviados por el director de la Compañía, ya que sus manifestaciones venían a resultar coincidentes con la carta recibida a la que había hecho referencia.

Cierva terminó su intervención preguntando al presidente del Consejo qué había respondido a esa Comisión y cuál había sido su actitud ante el tratamiento recibido por el mismo y por otros diputados.

Sánchez Guerra consideró el asunto como una cuestión grave de carácter constitucional y que como tal correspondía al presidente del Congreso tratarla. Aludió a la inviolabilidad de diputados y senadores por las opiniones y votos emitidos en el ejercicio de su función establecida por el artículo 46 de la Constitución, y que lo dicho por diputados en el salón de sesiones sólo puede recibir la sanción de la opinión pública; y concluyó que: “puesto que se habla de cárceles y delitos, que sin entrar, pues no es su misión desde aquí, ni en ningún caso lo pudiera hacer, a esclarecer esas alusiones ni a definir en esa cuestión, puede declarar y declara que lo que podría ser delito consignado en el Código Penal en el título 2º sería que se intentara por alguien ejercer coacción, cualquiera que sea su resultado —y, claro es que la dignidad del Sr. Cierva se ha anticipado a decir que sobre su ánimo no ha ejercido esa impresión alguna— sobre un diputado”.

¹⁰³ Todo el debate en *DSC*, núm. 96, 27 de marzo de 1920.

Terminó el Sr. Sánchez Guerra conde- nando el acto realizado en la visita que re- cibió el Sr. Cierva y le pidió los documentos aludidos para excitar, a través del ministro de Justicia, el celo del fiscal por si de los actos pudiera desprenderse algún delito.

Allendesalazar, siguiendo sus habituales tácticas evasivas, declaró no conocer el do- cumento que le había entregado la Comi- sión y que el mismo se lo había dado al subsecretario de la Presidencia para su tra- tamiento en un momento posterior. Por su- puesto, también condenó cualquier intento de coacción sobre los diputados.

Esta fue la postura de los intervinientes en el debate, con alguna excepción. Dos de los firmantes de la carta a Cierva, que te- nían la doble condición de consejeros fe- rroviarios y diputados, el conde de San Luis y el conde de Gamazo, reprocharon a Cierva que les hubiese acusado a ellos como consejeros de las Compañías cuando tenía con ellos un trato directo e íntimo y un pasado común. Es curiosa la forma en la que se muestra la interrelación entre po- líticos y compañías ferroviarias y que en ese ambiente resultaban todos viejos cono- cidos, lo que al menos da pie a juzgar los enfrentamientos con un cierto grado de re- latividad. La intervención en estos debates de los consejeros citados como de D. Juan Cervantes, si no consejero, sí a sueldo de MZA como ingeniero consultor, da pie a pensar que en la ofensiva de las Compañías por rebatir las acusaciones de que eran ob- jeto se pidió la intervención directa de los consejeros más afines. De todos modos, difícil tenían evadirse San Luis y Gamazo, ya que aparecían como firmantes de la carta que Cierva presentó como elemento de coacción a los diputados. Ambos con- sejeros/diputados respaldaron también el derecho de los altos empleados a defen- derse. En esto se esforzó especialmente el diputado Cervantes, sin duda en un reflejo corporativo, al ser él mismo alto empleado.

Cierva pareció considerar que había lle- gado demasiado lejos en lo que podía pa- recer un ataque al sistema empresarial y al final terminó diciendo que él no había ata- cado a los Consejos de Administración, sino que lo que había dicho “Creyendo que interpretaba el sentir general, que esa huelga había sido preparada por las Com- pañías, consentida por las Compañías y no se había hecho absolutamente nada por evitarlas”. Al final, ante el chaparrón de críticas que le dirigieron los diputados fe- rroviarios, el Sr. Cierva concluyó que fue- ron sesenta y tantos los diputados que votaron su proposición, que planteaba la responsabilidad de las Compañías en la huelga, y que algunas que votaron en con- tra lo hicieron tras manifestar que tenían idéntico convencimiento de que las Com- pañías habían preparado la huelga.

Este debate dejó bien claro que la Compa- ñías habían movido sus hilos para rebajar, al menos en la parte de la cámara más con- servadora o gubernamental, el nivel de crí- ticas recibidas por su actuación en la huelga, y sin duda lo consiguieron en parte; no en vano 24 diputados, entre ellos el mi- nistro de Hacienda, ocupaban posiciones remuneradas en las compañías ferroviarias. Solamente la oposición ajena al sistema, so- cialistas, republicanos y reformistas, man- tuvieron sus posiciones.

No obstante, el debate hizo mella en los consejeros de las Compañías que dirigieron a la opinión pública a través de cartas a los directores de los medios el siguiente texto: “En la sesión de ayer del Congreso, negó el Sr. Cierva que hubiese dirigido acusaciones a los consejeros de administración de las compañías ferroviarias, y como de estas pa- labras y de algunas otras del propio Sr. Cierva pudiera inferirse que procedimos con ligereza o con ánimo de coacción al di- rigirle la carta que la opinión conoce, para que nuestra conducta quede justificada bas- tará relacionar los términos en que dicha carta está redactada con las siguientes pala-

bras pronunciadas por el Sr. Cierva en la sesión del 23 del actual «En vez de levantarse al Gobierno y decir aquí claramente que como caso absurdo, monstruoso, en España han provocado la huelga los representantes del capitalismo, los directores de las Compañías, los administradores, los consejeros de Administración de esas Compañías; en vez de decir vosotros eso, queréis que callemos». Solamente ante estas imputaciones rompimos el silencio (acaso no bien comprendido) en que hemos permanecido durante la discusión del proyecto de elevación de tarifas”

Hay dos cosas que sorprenden de esta carta; la primera es que el Sr. Cierva hizo algo más que pronunciar la frase que se le atribuye: presentó una proposición para que el Congreso declarase que la huelga había sido preparada por las compañías concesionarias y para que el Gobierno procediese a la incautación de las líneas. La segunda, que los propios consejeros reconocen que su silencio no había sido bien entendido. Mal entendido ¿por quién? Da la impresión de que los consejeros se lanzaron a escribir las cartas impulsados por los verdaderos gestores de las Compañías por sus grandes accionistas. Lo cierto y verdad es que al menos los consejeros diputados habían venido manteniendo un prudente silencio en los debates a pesar de las continuas recriminaciones que les lanzaron de estar a sueldo de las Compañías. Incluso en aquellos años resultaba chocante su situación y se comprendía que podían existir conflictos de intereses. Es más, el Sr. Dato (ex vicepresidente de MZA), en una de las intervenciones en que intentó defender la compatibilidad de dedicaciones, tuvo que recurrir al argumento de que las cosas siempre habían sido así y citó el antecedente de ¡Cánovas y Sagasta! Incluso en ese caso se le respondió que no ejercieron ambas posiciones simultáneamente, como era el caso de muchos diputados de aquella Cámara y singularmente del ministro Bugallal.

También hay que señalar que las Compañías hicieron intervenir a personajes del partido conservador cercanos al Sr. Cierva por relaciones de amistad para que este rebajara las críticas a las Compañías, en las que muchos de ellos tenían intereses económicos. Cierva menciona en sus memorias al conde de Gamazo¹⁰⁴.

En otro orden de cosas, el fiscal de la Audiencia provincial de Madrid, Sr. Gimeno, presentó en el juzgado un escrito en el que solicitaba la intervención de los Tribunales en los hechos relacionados con la huelga ferroviaria. Se refería a los conceptos vertidos en las sesiones del Congreso de los días 23 y 24 de marzo y solicitaba el fiscal se requiriera a los diputados afectados para que se ratificasen en sus afirmaciones y pasasen al Juzgado las informaciones de que dispusieran. Además, solicitaba se llamase a declarar a los vocales o administradores de las Compañías y se investigasen los hechos para llegar al esclarecimiento de los mismos. Ante esta noticia cada uno analizó las informaciones en el sentido de sus propias conveniencias. Los unos pensando que los investigados serían los responsables de las Compañías por un delito de huelga ilegal, y los otros que serían los diputados por calumnias, cosa esta última que requeriría otros trámites procesales.

Postura de las Cámaras de Comercio

Las Cámaras de Comercio, tradicionalmente opuestas a la subida de tarifas (como ya se vio), celebraron en Madrid dos Asambleas en el primer trimestre de 1920. La primera de ellas se desarrolló exponiendo los asistentes diferentes puntos de vista, sin que existieran opiniones unánimes sobre la conveniencia de aumentar las tarifas, aunque existía consenso en la necesidad de auxiliar a las Compañías para conseguir la mejora del servicio ferroviario y atender a las recla-

¹⁰⁴ Cierva y Peñafiel, Juan. *Notas de mi vida*, p. 219. Instituto editorial Reus. Madrid, 1955.

maciones de sus trabajadores. Al fin, y tras algunas discusiones, se aprobó una corta resolución que fue transmitida al ministro de Fomento y que expresaba lo siguiente:

1. Protestar del proyecto de tarifas ferroviarias presentado al Congreso por considerarlo lesivo a los intereses de la economía nacional, sin perjuicio de facilitar a las Empresas los medios para que se puedan atender prontamente las demandas justas de su personal.

2. Que por todos los medios se procure la mejora de los servicios, para que cesen cuanto antes las interrupciones del tráfico que tantos perjuicios ocasiona.

3. Que la representación de las cámaras confía en que el Gobierno no dará una solución definitiva a este problema, sin oír previamente el informe de las Cámaras¹⁰⁵.

Esta postura de las Cámaras fue criticada por los medios cercanos a las Compañías que les acusaron de proponer que se facilitasen medios a las empresas, pero sin precisar la forma de conseguirlos, ya que se mostraban totalmente contrarios a la elevación de tarifas y no se atrevían a pronunciarse por que el dinero saliese del bolsillo de los contribuyentes¹⁰⁶.

La siguiente reunión fue convocada en Madrid para el día 22 de marzo, es decir en plena agitación del personal ferroviario y la amenaza de huelga. Según Olariaga¹⁰⁷, su convocatoria pasó por algunas vicisitudes, ya que los representantes de las Cámaras partidarios de la elevación de tarifas que habían quedado en minoría en la reunión anterior trataron de retrasar su celebración o incluso de aplazarla indefinidamente.

La reunión se celebró en las fechas previstas. Aunque no hubo coincidencia en los puntos de vista sobre la elevación de las tarifas, con intervenciones a favor y en contra, al final se logró aprobar una resolución por unanimidad, que como veremos recogía algunos de los argumentos expuestos en la discusión parlamentaria por los diputados opuestos a la elevación de tarifas. Las conclusiones aprobadas fueron:

1. La Asamblea reconoce que es indispensable auxiliar a las compañías ferroviarias en la proporción que cada una necesite, justificándolo debidamente.

2. Para determinar la forma de auxilio, la Asamblea tiene que distinguir, según se trate de atender a la explotación, teniendo en cuenta la actual capacidad de transporte de las líneas, o bien a las necesidades de ampliar redes, instalaciones y servicios, en la proporción requerida por el desarrollo de la riqueza nacional.

3. Por lo que se refiere al primer extremo de la distinción establecida, y mientras se realiza un estudio completo del problema, el Estado facilitará a las empresas, con carácter reintegrable, sin interés, las cantidades indispensables para atender a las perentorias necesidades de aumento de sueldo del personal y cubrir el déficit de explotación, una vez conocidos con detalle los ingresos y gastos de las explotaciones actuales.

4. Para realizar el estudio previo en la conclusión anterior, se creará inmediatamente un organismo, que estará compuesto de una representación del Estado, designada por el ministro de Fomento; de una representación de las Cámaras de Comercio e Industria, en la que figuren delegados de las distintas zonas de la Península, elegidos en la forma prevenida para estos casos, y por la representación de las Compañías, en número que no pueda exceder nunca del que tengan los representantes de las Cámaras.

¹⁰⁵ *El Sol*, "La elevación de las tarifas ferroviarias y las Cámaras de Comercio", Madrid, 2 de marzo de 1920.

¹⁰⁶ *Los Transportes Férreos*, "Las asambleas de las Cámaras de Comercio y el problema ferroviario", Madrid, 1 de abril de 1920.

¹⁰⁷ *El Sol*, "Las tarifas ferroviarias", Madrid, 19 de marzo de 1920.

Dicho organismo deberá proponer, en el plazo de seis meses, soluciones definitivas sobre el problema planteado, teniendo en cuenta, de llegarse a la revisión de tarifas, la naturaleza de las diversas mercancías objeto del transporte y la diversa índole de los viajeros, para que se grave en la menor proporción posible los artículos de primera necesidad, las materias primas de fabricación y los viajes que respondan al desarrollo de la producción nacional.

Incumbirá, además, a este organismo, con carácter permanente, el estudio de todas las cuestiones que se refieran a ferrocarriles, y, por tanto, las de las relaciones de las Compañías con el Estado y entre sí, y la ampliación y mejora de la red ferroviaria, la tarificación, itinerarios, la creación de Tribunales comerciales para resolver reclamaciones y todas cuantas medidas puedan conducir al mejor servicio, para que, en vista de lo acordado, el Gobierno dicte las disposiciones oportunas.

5. *En cuanto al auxilio necesario para aumentar la capacidad de transporte de la red española, el capital de primer establecimiento, la Asamblea estima que la Comisión anteriormente expresada debe proponer la forma, medida y garantías de auxilio, con intervención del Estado.*

6. *Las empresas que soliciten acogerse a los beneficios anteriormente indicados, y que cuenten entre sus concesiones algunas otorgadas a perpetuidad, se entenderá que, por aquel solo hecho, deberán someter las referidas concesiones a la Ley de 1844 o a cualquiera otra posterior que reconozca al Estado el derecho de rescate¹⁰⁸.*

Los medios próximos a las Compañías, refractarios a toda solución que no fuese pura y simplemente una subida generalizada de tarifas, criticaron estas conclusiones tildándolas de confusas y dilatorias. No obstante, cabe señalar, que con las características propias de un proceso asambleario en el que

hubo que buscar el consenso, las conclusiones lo fueron por unanimidad; las propuestas de las Cámaras contienen algunos elementos que formarán parte de las soluciones propuestas en los años siguientes para la resolución del “problema ferroviario”, incluso un órgano precursor del futuro Consejo Superior Ferroviario, aunque lógicamente diseñado desde el punto de vista del interés de las Cámaras.

Las tarifas ferroviarias y las crisis de Gobierno

Las tarifas ferroviarias fueron un elemento determinante en las dos crisis de Gobierno que Allendesalazar planteó en los primeros meses de 1920, así como de las mociones de confianza parlamentaria que se originaron como consecuencia de aquellas.

La primera de ellas tuvo, como ya vimos, origen en la exigencia de Romanones de que el Gobierno condenase la conducta del capitán general de Cataluña, Milans del Bosch, lo que dio lugar al planteamiento de la crisis y la salida de Gimeno del Gobierno. Allendesalazar, una vez obtenida la confianza regia, quiso obtener también la del Congreso y presentó una moción de confianza. En la reunión del Consejo preparatoria de la moción afloró claramente el asunto de las tarifas. En la nota oficiosa facilitada a los periodistas por el ministro de Gracia y Justicia se decía:

“El Gobierno ha examinado la situación política y parlamentaria, ante la cual ha fijado su actitud, esperando obtener del Parlamento el apoyo que le viene dispensando para la labor emprendida del mantenimiento del orden público y la legalización de la situación económica, así como la solución de los demás problemas que, como la reforma de las tarifas ferroviarias, era necesario resolver con urgencia” (el subrayado es nuestro)¹⁰⁹.

¹⁰⁸ *El Sol*, “Asamblea de las Cámaras de Gobierno”, Madrid, 25 de marzo de 1920.

¹⁰⁹ *El Sol*, “Consejo de Ministros”, Madrid, 17 de febrero de 1920.

Por otra parte, en la prensa se comenzaba a especular con el deseo del Gobierno de aplicar el artículo 112 del Reglamento del Congreso, la llamada “guillotina”, para aprobar rápidamente los proyectos de presupuestos y de elevación de las tarifas ferroviaria¹¹⁰.

El hecho real es que la moción presentada por varios diputados, cuyo primer firmante era Dato, no hacía mención alguna a las tarifas ferroviarias. El texto de la moción era el siguiente:

Los diputados que suscriben ruegan al Congreso se sirva declarar que, oídas las explicaciones¹¹¹ del Gobierno acerca de la última crisis ministerial, procede reiterarle su apoyo para que pueda realizar la obra del mantenimiento del orden y legalización económica que son la primera y más importante exigencia del interés público en los presentes momentos.

Palacio del Congreso 17 de febrero de 1920 - Eduardo Dato - Antonio Goicoechea - Miguel Villanueva - Santiago Alba - Vizconde de Eza - Niceto Alcalá Zamora - El Conde de Peña Remiro.

Como puede verse, no hay una mención expresa a las tarifas y se habla sólo del mantenimiento del orden público, asunto que había provocado el conflicto con Romanones y de la legalización de la situación económica, que todo el mundo entendía que se refería a la aprobación del presupuesto que sustituyera al tantas veces prorrogado de 1915.

El hecho de que entre los firmantes figurasen diputados que, como Alba o Alcalá Zamora, habían manifestado su oposición

al aumento de tarifas, así como la también expresada oposición de los mauristas explica que la moción de confianza no hiciera referencia a las tarifas, cosa que hizo notar Cierva en su intervención. Tanto Dato como Allendesalazar se mostraron evasivos, acerca de si la moción de confianza implicaba apoyo al proyecto de elevación de tarifas.

La votación fue escasamente brillante para el Gobierno que sólo obtuvo 120 votos a favor, con un gran número de diputados, en principio ministeriales, que se ausentaron de la votación.

Tan escaso apoyo y la no mención a las tarifas no satisfizo al Gobierno, y en la reunión del Consejo de Ministros, algunos de sus miembros insistieron en la necesidad de la aprobación del proyecto de tarifas. La prensa señaló al conde de Bugallal, sin duda por su conocida pertenencia al Consejo de Administración de MZA. Por otra parte, los medios favorables a la subida de tarifas resaltaban la necesidad de esta, y agitaban el espantajo de la Huelga convocada por la Agrupación de Norte para el día 1 de marzo que, como ya vimos, resultó una amenaza carente de contenido¹¹². Por otra parte, crecía la opinión de que Dato deseaba que el Gobierno Allendesalazar resolviera el asunto de las tarifas, para poder heredar el Gobierno sin el peso de un asunto de difícil solución.

A la vista de la situación Allendesalazar decidió pasar a la acción. En primer lugar, intentó la aplicación de la “guillotina” al proyecto de elevación de tarifas, de lo que fue disuadido por el presidente del Congreso, Sánchez Guerra, que le hizo ver la fuerte oposición que el proyecto despertaba entre las filas de todos los partidos y que puso en duda que el Gobierno dispusiera de los 140 votos necesarios, según el artículo 112 del Reglamento del Congreso,

¹¹⁰ *El Sol*, “El Gobierno ante el Parlamento. Preparando un voto de confianza”, Madrid, 17 de febrero de 1920.

¹¹¹ *DSC*, núm. 70, 17 de febrero de 1920, p. 4.331. En este mismo *DSC*, el debate sobre la moción de confianza.

¹¹² *La Época*, “La mayor urgencia”, Madrid, 17 de febrero de 1920.

para aplicar la “guillotina”. Fracasada esta vía, ideó reunir a los jefes de las minorías para explorar la posibilidad de obtener suficiente apoyo al proyecto con la promesa de abrir el texto del Dictamen y admitir enmiendas. Allendesalazar no obtuvo lo que pedía y además estas reuniones fueron el desencadenante de la siguiente crisis, la segunda en una semana, con su correspondiente moción de confianza

El asunto fue que Allendesalazar decidió explicar al Congreso las gestiones realizadas ante los jefes de las minorías para facilitar la aprobación del proyecto. En el largo debate que siguió a las palabras de Allendesalazar, este tuvo que reconocer que el asunto de las tarifas era secundario para el Gobierno y que lo prioritario para este era la aprobación del Presupuesto. Tras el debate, la impresión general en la Cámara y en la prensa era que el proyecto quedaba aparcado por el Gobierno, o más en concreto por su presidente¹¹³.

Ante esta realidad se produjo la reacción contraria de algunos ministros, otra vez sonó con fuerza el nombre de Bugallal, y en la discusión en el Consejo, ante el estupear de la opinión, se planteó una nueva crisis ante la Corona. El Consejo hizo pública la siguiente nota oficiosa: “Reunido el Consejo de Ministros propuso el presidente que, después de las manifestaciones hechas por los grupos parlamentarios, y dado el estado de las Cámaras, había estimado que el gobierno carecía de fuerzas para cumplir su misión y para conseguir la aprobación de los presupuestos y atender a la necesidad que la realidad impone de acudir con premura a la satisfacción de las necesidades ferroviarias y que por ello había presentado la dimisión del Gobierno, con el fin de que el que le suceda disponga del mayor tiempo posible para atender a estos y demás problemas pendientes”.

¹¹³ Para el debate, ver *DSC*, núm.73, 20 de febrero de 1920, pp. 448 y ss.

El contenido de la nota oficiosa es muy semejante al de la emitida con motivo de la crisis anterior. En este caso parece claro que la crisis fue provocada por Allendesalazar para traspasar a su sucesor el engorroso problema de las tarifas, para cuya aprobación carecía de apoyos y, sin embargo, le sometía a grandes presiones por parte de los sectores favorables a la subida de aquellas.

La solución de la crisis en el ámbito del Rey resulta muy significativa dado que sólo se reunió con Allendesalazar, Dato y Sánchez Guerra. Ante la presumible negativa de Dato a hacerse cargo del Gobierno, en tales condiciones el Rey decidió ratificar su confianza en Allendesalazar. Resulta interesante que la prensa reflejase que Dato había manifestado al Rey que el Gobierno tenía los elementos necesarios para aprobar el presupuesto y el proyecto de tarifas, y que por tanto había aconsejado la ratificación de poderes al Gobierno¹¹⁴. Bien sabía Dato que lo que decía no era cierto, pero tenía que justificar su negativa a hacerse cargo del Gobierno en aquellas circunstancias.

Y de nuevo nos encontramos ante el debate de una nueva moción de confianza en el Congreso¹¹⁵, cuyo texto era el siguiente:

El Congreso ratifica su confianza en el Gobierno para que este pueda cumplir su deber de legalizar la situación económica y dar solución parlamentaria a los demás asuntos urgentes que lo demandan.

*Palacio del Congreso, 24 de febrero de 1920
- Eduardo Dato - Miguel Villanueva -
Marqués de Figueroa - Santiago Alba -
Rafael Gasset - José de Luna - Niceto Alcalá
Zamora.*

¹¹⁴ *El Sol*, “La ratificación de poderes. Todo sigue igual”, Madrid, 22 de febrero de 1920.

¹¹⁵ *DSC*, núm.74, 24 de febrero de 1920, pp. 4.471 y ss.

Apoyaban la moción idénticos grupos que a la moción anterior. Datistas y mauristas y los grupos liberales con excepción del de Romanones. Aunque el texto de la moción no mencionaba a las tarifas, todos los intervinientes entendieron que era de eso de lo que en el fondo se estaba tratando

El primero que planteó la cuestión fue Indalecio Prieto para quien la maniobra “es de dar un nuevo respiro, una nueva inyección al Gobierno, no para vivir, sino para sacar las tarifas ferroviarias” y acusó al Gobierno de querer hacer un debate fugaz del presupuesto para dejar tiempo a la aprobación de las tarifas ferroviarias. Como Prieto había intervenido previamente a la presentación de la moción y la había fusilado por anticipado, Dato se vio obligado a contestar a Prieto a la hora de presentar la moción. Sus palabras rezumaron bastante cinismo, ya que explicó que la moción respecto a las tarifas “lo que significa es que este asunto no es de aquellos que pueden resolver los gobiernos por medio de reales decretos, sino que es asunto que únicamente dentro de la Constitución puede y debe ser resuelto por el Parlamento”. Tan traído por las hojas era el rábano de aquel argumento que todos los oradores lo hicieron notar posteriormente. De hecho, el Diputado Sr. Nogues interrumpió a Dato diciendo “Traslado al conde de Romanones”, recordando el Decreto Cortina de aumento del 15% de las tarifas.

Dato señaló también que la proposición la firmaban grupos que se habían opuesto al aumento de las tarifas, afirmación que provocó intervenciones de mauristas, albistas y nicetistas dejando claro que en efecto no apoyaban el proyecto de tarifas y que su soporte era para la aprobación del presupuesto. Tan claro apareció el hecho de que el aumento de tarifas no gozaba de apoyo parlamentario que Dato tuvo que señalar en una de sus intervenciones que un futuro Gobierno pudiera verse en la necesidad de aprobar las tarifas por de-

creto. Lo dijo a su modo diciendo una cosa y a continuación la contraria y después de haber señalado que eso era nada menos que opuesto a la Constitución. Parecía que en el fondo el Sr. Dato estaba pensando en que quizá su futuro Gobierno no pudiese soportar las presiones y hubiese de aprobar las tarifas por decreto. Reproduciendo sus palabras para responder a Cierva, que le reprochaba que hubiese planteado la aprobación de las tarifas por Real Decreto: “Si ese Gobierno abandonase el poder, si precipitadamente hubiera de sucederle otro y si ese nuevo Gobierno no pudiese venir al Parlamento, o en el Parlamento contar con el tiempo y los elementos necesarios... podría venir un Gobierno que dijera «Teniendo yo delante este magno problema, este gravísimo problema que afecta a grandes intereses nacionales y trasciende al orden público, tengo el deber de resolverlo y lo resuelvo bajo mi responsabilidad». Y quizá nosotros tuviéramos que aplaudirlo. Eso no quiero yo que suceda”.

El resultado de la votación de confianza dejó clara una vez más la debilidad del Gobierno y su falta de apoyos para sacar adelante el proyecto de elevación de tarifas. A pesar de los esfuerzos de Dato y de los conservadores y de las afirmaciones de mauristas, albistas y nicetistas, de que su apoyo a la moción sólo implicaba apoyo para la aprobación del presupuesto, solamente 144 diputados votaron la confianza al Gobierno, cuando este pensaba lograr en torno a 200 apoyos.

La realidad de la situación se demuestra en un debate originado por una proposición de los romanonistas que pretendían que el Gobierno dedicara el máximo tiempo posible al debate de los presupuestos, ya que estos deberían estar aprobados a finales de marzo, con lo que difícilmente quedaría tiempo parlamentario para la discusión del proyecto de tarifas. El diputado romanonista Argente finalmente retiró su propo-

sición tras obtener vagas garantías por parte de Allendesalazar de que el Gobierno aceleraría en lo posible la presentación del dictamen de presupuestos para ser debatido en la Cámara.

La realidad es que el Gobierno Allendesalazar obtuvo apoyo para aplicar la “guillotina” al proyecto de Ley de presupuestos. El día 23 de marzo, en plena huelga ferroviaria, se votó la aplicación del Artículo 112 a los presupuestos; el Gobierno obtuvo 219 votos y mediante este expediente quedaron aprobados el 7 y el 9 de abril, con lo que quedó abierto el camino al cambio de Gobierno.

Los pasos que siguió el proyecto de Ley de tarifas hasta esa fecha ya los hemos relatado más arriba. Lo que sí parece evidente es que los sectores interesados en la subida de las tarifas quedaron convencidos en la falta de apoyos para su aprobación y es plausible pensar que a partir de ese momento decidieron aumentar la presión por el lado de los trabajadores, desvelando a la Asociación de Palomero las subidas que estaban dispuestos a otorgar en caso de aprobación del proyecto de tarifas, lo que llevó a la huelga y a la solución dada a la misma que ya hemos relatado. Tras ella, el proyecto siguió el camino que pasa a exponerse a continuación.

El fin del debate sobre el proyecto de Ley de elevación de tarifas

La Orden Ministerial de 23 de marzo por la que se desconvocó la huelga concedía a las Compañías anticipos reintegrables para entregar a los trabajadores los aumentos acordados para un único mes, en este caso el de abril, entendiéndose que durante ese mes se produciría en el Congreso la aprobación del proyecto de Ley de elevación de tarifas. Con este fin de reanudar los trabajos de la Cámara, en los que tuvo amplia influencia el voto particular presentado por el diputado Sr. Molleda y que

respondía al criterio que sobre la elevación de tarifas había elaborado el ministro Sr. Ortuño y que había sido presentada a sus compañeros de Gabinete. La propuesta de Ortuño recogía el espíritu de alguna de las conclusiones de la asamblea de las Cámaras de Comercio celebrada el 24 de marzo en Madrid.

La llamada fórmula Ortuño¹¹⁶ pretendía salir al paso de alguna de las objeciones que se habían ido planteando durante los debates parlamentarios del proyecto de Ley, en particular la consideración de que las subidas propuestas concedían a las Compañías cantidades excesivas para atender a las necesidades que planteaban. El ministro determinó estas necesidades en tres partes: la primera, la cantidad necesaria para los aumentos de los salarios; la segunda, la precisa para la implantación de la jornada de ocho horas; y la tercera, la que sirviese para cubrir los intereses y amortización de los empréstitos que las empresas solicitasen para mejora de las instalaciones fijas y adquisición de material móvil.

Para cubrir las anteriores necesidades se concedería por parte del Gobierno anticipos que se devolverían con el producto de la elevación de tarifas que sería la necesaria para recaudar los fondos necesarios. El límite de la elevación de tarifas sería el planteado por el proyecto de Ley, es decir el 35% suplementario al 15% autorizado en diciembre de 1918. Para determinar la subida necesaria, el ministro de Fomento se asesoraría de una Comisión en la que participasen, además de los funcionarios correspondientes de los ministerios de Fomento y Hacienda, representantes del comercio, la agricultura y la industria, además de los concesionarios de ferrocarriles y de un vocal obrero designado por el Instituto de Reformas Sociales. El voto particular de Molleda recogía también algunas

¹¹⁶ El voto particular de Molleda, en *DSC*, Apéndice 7º al núm. 108.

de las cuestiones planteadas por la enmienda del Sr Cambó.

La fórmula Ortuño no satisfizo a las Compañías, que vieron su independencia seriamente afectada por la labor de una Comisión a la que tendrían que proporcionar todos sus datos de estadística y contabilidad y verían intervenidos sus servicios de explotación y de compras. Las empresas consideraban que en ese caso les sería más conveniente que se les rescataran las concesiones¹¹⁷.

Por otro lado, la fórmula de Ortuño tampoco convencía del todo a los sectores de opinión opuestos a la subida de tarifas que, aun reconociendo avances, manifestaban importantes dudas¹¹⁸. En todo caso la oposición de las Compañías y su influencia en sectores parlamentarios importantes hizo que la fórmula Ortuño, en la forma de voto particular de Molleda, no fuera aceptada por la Comisión, que asumió una enmienda del diputado Alonso Castrillo, en la que se recogían algunas cuestiones como la enmienda de Cambó, pero se desvirtuaba por completo la propuesta de Ortuño en aquello que más molestaba a las Compañías¹¹⁹. Es decir, establecía una elevación fija de las tarifas, frente a la propuesta de Ortuño que hacía depender las subidas de las necesidades contrastadas de las empresas.

Dado que la propuesta de Ortuño había sido aprobada por el Gobierno, la oposición de la Comisión parlamentaria creó no poca confusión, sobre cuál era en verdad el criterio del Gobierno. Este ratificó su apoyo al ministro de Fomento y la cuestión quedó sin aclarar parlamentariamente, ya

que el 28 de abril, una vez aprobados los Presupuestos para el ejercicio 1920-1921, dimitió el Gobierno Allendesalazar, entró Dato en su lugar el 5 de mayo y las Cortes no volvieron a reunirse, siendo disueltas el 2 de octubre de 1920. Tras las elecciones del 19 de diciembre, las nuevas Cortes no se reunieron hasta el 4 de enero de 1921.

Ante la perspectiva de paralización previamente a la dimisión de Allendesalazar, comenzaron a agitarse los trabajadores de las Compañías que veían acercarse el 1º de Mayo sin que las Cortes llegaran a ninguna solución respecto a la subida de tarifas, con lo que veían peligrar las mejoras logradas ante esto; y ya dimitido, y mientras se gestionaba la crisis, Allendesalazar publicó una Real Orden por la cual autorizaba “al Ministro de Abastecimientos para anticipar a las compañías de ferrocarriles, en las mismas condiciones determinadas en la Real Orden de 23 de marzo último, las cantidades a que han ascendido los aumentos de haberes concedidos para el mes de abril, durante los meses sucesivos, hasta que recaiga una solución definitiva del problema en todos sus aspectos”. Esta disposición¹²⁰, que ahuyentaba, una vez más, el fantasma de la huelga, no dejó de ser criticada al haber sido tomada por un Gobierno en funciones, pero en definitiva se consideró que el fin, evitar la huelga a todo trance, justificaba los medios.

A Allendesalazar le sustituyó Eduardo Dato, que gobernó durante el resto del año 1920 con las Cortes cerradas. La personalidad de Dato, que como sabemos había sido vicepresidente de MZA y se le suponía cercano a las posiciones de las Compañías, hacía pensar en que la subida de las tarifas podría estar próxima. Dato causó cierta sorpresa al mantener a Ortuño en el Ministerio de Fomento hasta el día 1 de septiembre de 1920 en que fue sustituido por Luis Espada. La salida de Ortuño recrudeció la ofensiva de los partidarios de la elevación

¹¹⁷ Ortúñez Goicolea, Pedro Pablo (1999). *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943* (Tesis doctoral). Disponible en <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/65>.

¹¹⁸ Olariaga, Luis. “Buenos principios, pero fines pésimos”, *El Sol*, Madrid, 10 de abril de 1920.

¹¹⁹ La enmienda de Alonso Castrillo, en *DCS*, Apéndice 1º al núm. 110.

¹²⁰ *Gaceta de Madrid*, núm. 121, 30 de abril de 1920.

de tarifas en el sentido que convenía a las Compañías.

Las empresas –Norte, MZA, Andaluces y Madrid a Cáceres y a Portugal– hicieron llegar a Dato un documento rechazando una vez más la fórmula de los anticipos reintegrables e insistiendo en la elevación de tarifas. Hacían hincapié en que la solución adoptada con los anticipos no resolvía el problema de la obtención de los fondos necesarios para la realización de las inversiones en instalaciones fijas y material móvil requeridas para la mejora del servicio. Por otra parte, contemplaban las Compañías el perjuicio que les supondría el tener que devolver unos anticipos que “se limitan a cobrar del Estado para transmitir al personal”. Las Compañías pedían que el Gobierno diese solución a la cuestión “sobre la cual quedó aprobado un proyecto de Ley en el Senado y dictaminó la Comisión especial del Congreso”. Dado que las Cortes se encontraban cerradas, lo que se pedía al Gobierno es que actuase por decreto. Las empresas hacían saber al Gobierno que, si este quería rescatar las concesiones, “no habrá de encontrar obstáculos ni impedimentos en las Compañías para proceder a la reversión anticipada de las líneas, siempre que se respeten las condiciones legales de la concesión que sabiamente fueron previstas en nuestras diversas legislaciones”, pero si no fuera así, debía el Gobierno aumentar las tarifas, so pena de acarrear graves consecuencias sobre la prestación del servicio ferroviario¹²¹.

Dato recibió a los directivos de las Compañías que le expusieron el contenido del documento y le reiteraron unas peticiones de sobra conocidas por él, que atento a las circunstancias políticas les dio buenas palabras, respecto a su voluntad de resolver el problema, pero sin ninguna promesa concreta por el momento.

Así pues, comenzó una fuerte campaña dirigida por las Compañías de la que el diario *La Época*¹²² fue su principal portavoz, para que el Gobierno Dato elevase las tarifas por decreto. Dato, que había adquirido un cierto compromiso en los debates anteriores de no apoyar una solución esta naturaleza, resistió la ofensiva, hasta el mes de septiembre de 1920, cuando pareció inminente que el Gobierno se disponía a elevar las tarifas sin contar con el Parlamento. Ello desató la oposición de las fuerzas tradicionalmente contrarias a la subida de tarifas y provocó un cruce de telegramas entre Cierva y Dato que fue ampliamente recogido por la prensa. En sus telegramas Cierva declaraba su total incompatibilidad con cualquier Gobierno que prescindiese del Parlamento para elevar las tarifas, lo que calificó de infracción constitucional. Dato contestó lamentando la actitud de Cierva, pero declarando que: “Tengo la convicción de que se hacen indispensable en España, respecto a las tarifas ferroviarias, soluciones idénticas a las adoptadas por todos los países, y que no puede el Gobierno pasar más tiempo sin proceder a esa apremiante necesidad”¹²³.

La actitud hecha pública por Cierva hizo ver a Dato la dificultad de gobernar con un Parlamento en el que carecía de apoyos suficientes y sobre todo si la actitud del político murciano le impedía lograr una concentración conservadora. Así pues, pidió y obtuvo el Decreto de disolución, que le fue otorgado el día 2 de octubre y que fue seguido el 27 de noviembre por el Decreto de convocatoria de elecciones para el 19 de diciembre siguiente, tras las que Dato confiaba en tener mayoría suficiente para hacer aprobar su política ferroviaria. Así lo anunció en la declaración ministerial que realizó al recibir el Decreto de disolución en el que expresó que “con preferencia a todo debate se llevará a las

¹²¹ *Los transportes férreos*, “La elevación de las tarifas ferroviarias”, Madrid, 8 de julio de 1920.

¹²² Ver *La Época*, Madrid, septiembre de 1920.

¹²³ *La Acción*, “El Gobierno anuncia que subirá las tarifas”, Madrid, 7 de septiembre de 1920.

Cortes el problema de las tarifas ferroviarias, autorizando la elevación que sea indispensable para que el servicio costee todos los gastos y cargas de la explotación, incluso un mínimo dividendo siquiera al capital acciones, pero procurando que el aumento alcance en una escasa medida a las clases modestas y a los artículos que constituyen el principal alimento de las mismas”¹²⁴.

No obstante, debido a las múltiples quejas sobre el servicio ferroviario, y ante la presión de que se facilitasen fondos a las Compañías para nuevas inversiones y así mejorase la calidad de aquel, Dato anunció que el Gobierno facilitaría recursos a las Compañías para la adquisición del material móvil y de tracción necesario para evitar la interrupción del servicio. Estos recursos lo serían con carácter reintegrable. En consecuencia, el ministro Espada hizo aprobar por el Gobierno un Real Decreto por el que se concedían a los concesionarios anticipos destinados a la compra del material móvil y de tracción que se considerara imprescindible para la prestación del servicio. Se establecía un procedimiento administrativo para la concesión de los anticipos en el que participaban los órganos técnicos del Ministerio de Fomento formando una Comisión que escucharía a los concesionarios. Se fijaban medidas de preferencia a la industria nacional, y los concesionarios que hubiesen recibido anticipos deberían devolverlos en 20 anualidades consecutivas con una tasa de interés del 5%, respondiendo el material de la deuda¹²⁵. Este Decreto facilitaba fondos para mejorar la calidad del servicio, que era uno de los argumentos de los defensores de la elevación de tarifas, que de todos modos no dejaron de hacer críticas al procedimiento del anticipo.

¹²⁴ *La Época*, “Texto de la declaración ministerial”, Madrid, 4 de octubre de 1920.

¹²⁵ *Gaceta de Madrid*, núm. 290, 16 de octubre de 1920.

Como puede verse la declaración de Gobierno constituía en cierto modo un triunfo para todos aquellos que se habían opuesto a que las tarifas se elevaran por Decreto y reclamaban la actuación parlamentaria en la materia. Es de suponer que Dato pensase, por los procedimientos al uso, traer una mayoría suficiente a las nuevas Cortes que le permitiera resolver a su modo, que algunos interpretaban como al modo de las Compañías, el problema de las tarifas. De hecho, Cierva achacó a esta circunstancia las dificultades que tuvieron sus amigos para encajarse en candidaturas conservadoras y el cómo fueron combatidos desde el Gobierno. El hecho de que ocupase el Ministerio de la Gobernación, tradicionalmente encargado de “cocinar” las elecciones, el conde de Bugallal, vicepresidente de MZA, quizá ayudara a crear la impresión de que se trataba de fabricar una mayoría partidaria de elevar las tarifas.

Previamente a la celebración de las elecciones, los sectores de trabajadores ferroviarios que se habían organizado en torno a la comisión presidida por Palomero volvieron a dar señales de vida. Sin duda, influidos por las acusaciones que se les lanzaban de actuar de acuerdo con las empresas, decidieron independizarse de la Asociación, que se suponía manejada por las Compañías, y constituirse en Alianza Nacional Ferroviaria. A finales de octubre celebraron un mitin en el que aprobaron una serie de conclusiones a presentar a las empresas y al Gobierno. En esas conclusiones reclamaban, además de diferentes mejoras para el personal, la implantación efectiva de la jornada de ocho horas y como novedad que pretendía un acercamiento a la Federación de ferroviarios de UGT, la readmisión de los 6.000 trabajadores despedidos. Respecto a las tarifas, mostraron su neutralidad en el asunto, aunque como ciudadanos particulares reconocían que la subida de tarifas resultaba contraria al interés público¹²⁶.

¹²⁶ *El Liberal*, “El mitin de la Asociación de ferro-

A pesar del intento de acercamiento de la Alianza a UGT, desde la Federación se rechazó la postura de aquella y la descalificó diciendo entre otras cosas que “tanto el nacimiento como la actuación de la Alianza Ferroviaria es para casi la totalidad de los trabajadores, sin excluir a los ferroviarios, fruto de una campaña en pro del aumento de tarifas, aunque perfectamente disimuladas”¹²⁷. En las opiniones de la Federación se percibe un cierto temor a que la Alianza terminase constituyéndose en una organización que compitiera directamente con ellos en la obtención del respaldo de los trabajadores ferroviarios.

En los primeros meses de 1921, el Gobierno Dato hizo público un proyecto para resolver el problema de los ferrocarriles, encuadrado en una propuesta de organización, mejora y ampliación del transporte. Las características del proyecto fueron enunciadas en una nota oficiosa por el ministro Espada¹²⁸. La verdad es que, de la lectura de la misma, y con las precauciones que da no conocer el texto, parecen deducirse unas ciertas similitudes con la llamada “fórmula Ortuño” que fue rechazada en su día por las Compañías. Por ejemplo, respecto a las tarifas se decía “El proyecto autorizará la elevación de tarifas en aquella proporción estrictamente necesaria para cubrir los dispendios de la explotación y el interés natural del dinero”. El proyecto iba a ser presentado al Parlamento tras su aprobación por el Consejo de Ministros. Ello no fue posible debido a la muerte de Dato.

Eduardo Dato fue asesinado el 8 de marzo de 1921 y fue sustituido tras un breve paréntesis de Bugallal, y después nuevamente por Allendesalazar, que esta vez llevaba como ministro de Fomento ni más ni

viarios”, Madrid, 2 de noviembre de 1920.

¹²⁷ *La Voz*, “La Federación Ferroviaria frente a la Alianza Nacional”, Madrid, 3 de noviembre de 1920.

¹²⁸ *La Época*, Madrid, 22 de febrero de 1921.

menos que a Juan de la Cierva. Cierva optó por plantear el problema ferroviario en su totalidad integrado en la política general de transportes, y presentó en las Cortes un proyecto de Ley sobre Transportes, Obras Públicas y Fomento de la Riqueza Nacional que en el artículo 1º Régimen de ferrocarriles, planteaba en 19 bases un modelo ferroviario que trataba de resolver de un modo global los problemas planteados. Este proyecto dio lugar a un amplio debate entre dos modos distintos de abordar el problema, cuyos representantes fueron el propio Cierva y Francesc Cambó. Entrar en pormenores sobre este debate, aparte de que haría necesario reseñar las propuestas de Cambó, supone adentrarse en el núcleo del llamado problema ferroviario que iba a ocupar a la política ferroviaria española hasta la nacionalización de 1941. Ello significaría ampliar el ámbito de este trabajo que pretende ceñirse a un único episodio, como fue la elevación de tarifas de los años 1918 y 1919 y sobre todo la atípica huelga ferroviaria de 1920.

A partir de la propuesta de Cierva, las que siguieron, tales como el proyecto Maura¹²⁹ o el del ministro Argüelles¹³⁰, ya no se limitaron a plantear como única solución del problema la elevación de las tarifas, sino que dieron por supuesto la necesidad de establecer condiciones diversas de reparto de responsabilidades y capitales entre el Estado y las Compañías, que en el fondo reflejaban el reconocimiento de la incapacidad del ferrocarril español para generar ingresos que cubrieran sus costes de explotación y la financiación de las necesarias inversiones en instalaciones fijas y material móvil para proporcionar un servicio de ca-

¹²⁹ El proyecto de Maura fue entregado sin firma a la Comisión de Fomento del Congreso y no llegó a adquirir estado parlamentario. Para el texto, ver: Junta Superior de Ferrocarriles, *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, 1940, Tomo I, pp. 56-83.

¹³⁰ Para el proyecto Argüelles, ver *DSC*, Apéndice 5º al núm. 57, 8 de junio de 1922. El proyecto se debatió en el Congreso, pero no llegó a aprobarse.

lidad. La situación además comenzaba a complicarse con la aparición del transporte por carretera que rompía el monopolio del ferrocarril y que sobre todo en materia de mercancías hacía muy difícil la fijación de tarifas sin tener en cuenta la nueva situación del mercado del transporte. En consecuencia la decisión de gozar de un transporte ferroviario con una cierta calidad, competitivo con la carretera, llevaba implícita la intervención financiera del Estado, mediante la aportación de fondos públicos; era una intervención de tal magnitud que tras su plasmación legal en el Estatuto de Primo de Rivera de 1924, condujo al convencimiento de la necesidad de que el Estado interviniese en su gestión, con tal grado de intensidad que a la larga llevaría al rescate de las concesiones y a una nacionalización del servicio¹³¹.

La naturaleza de la huelga de 1920

Cualquier observador externo de la época pudo percatarse de las características peculiares de la huelga de marzo de 1920 y de sus diferencias con episodios huelguísticos anteriores. Se pudieron percibir las siguientes notas distintivas de esta huelga:

Primero, el amplio seguimiento que incluyó a toda clase de personal, incluyendo al personal directivo y que determinó una ausencia total del servicio ferroviario.

Segundo, la nula participación en el conflicto del sindicato ugetista, que más atento a que se le reconociese su representatividad y al problema de sus afiliados despedidos, no tuvo participación en el proceso y se opuso a la huelga, por lo que significaba de apoyo a la subida de tarifas.

¹³¹ Como un ejemplo de lo expuesto, el Congreso Nacional de Ingeniería celebrado en Madrid en noviembre de 1919, en su conclusión primera declaraba "Que el Estado debe construir, en general, directamente los ferrocarriles y, sólo por excepción, otorgar concesiones, y sin auxilio de ninguna clase". Ver *Los transportes férreos*, Madrid, 16 de agosto de 1920.

Tercero, y en relación con lo anterior, los escasos esfuerzos de Gobierno y Compañías por reprimir la huelga, que por otra parte incumplió los requisitos legales para su convocatoria, y asegurar el mantenimiento del servicio, sobre todo teniendo en cuenta el comportamiento mantenido en otros conflictos en los que se hizo intervenir ampliamente al ejército y se llegó a la movilización de los trabajadores y el encarcelamiento de sus dirigentes, como en 1912, 1916 y 1917. Como ejemplo, la militarización decretada por Canalejas en 1912 o que en la huelga de 1916 se suspendieron las sesiones de Cortes y las garantías constitucionales en las provincias comprendidas en la red de Norte y se declaró el estado de guerra, se movilizaron los mozos en situación de reserva activa y se detuvo a un gran número de trabajadores¹³². Nada de esto hizo el Gobierno en el caso de la huelga de 1920.

Cuarto, la fácil interlocución del Gobierno con Compañías y huelguistas, que hizo posible una rápida solución para acceder a las reclamaciones económicas del personal y terminación del conflicto.

Quinto, la ausencia de medidas represivas contra los trabajadores que tomaron parte en la huelga, lo que contrasta con la violenta reacción de las Compañías en la huelga de 1917, que llevó a despedir y no readmitir a unos 6.000 trabajadores. De hecho, aunque no se conoce con exactitud, existe la presunción de que ni siquiera se retuvo el salario de los trabajadores huelguistas.

Todas estas circunstancias, ampliamente reflejadas por la prensa de la época, llevaron al convencimiento, bien reconocido en el debate parlamentario, de la intervención de las Compañías en el desarrollo de la huelga; como ya vimos, personalidades políticas opuestas a la proposición del Sr. Cierva

¹³² Para las circunstancias de la huelga de 1916, ver *Estadística de las Huelgas 1915-1916*. Instituto de Reformas Sociales, Madrid, 1918.

para declarar que las Compañías habían organizado la huelga, expresaron al anunciar su voto negativo su convicción de que las Compañías habían jugado un papel relevante en el desarrollo de aquella.

La actitud de las Compañías ante la huelga

La mayor parte de los trabajos que han abordado el estudio de la huelga de 1920 han tratado la responsabilidad de las Compañías en ella como algo no probado documentalmente. Ya sería bien peculiar que este tipo de acciones, que podían tener implicaciones penales, figurasen en documentos archivados por las Compañías. Por otra parte, también es aplicable en este asunto lo señalado por Cuéllar que apuntamos anteriormente y en la nota 55.

Para abordar la cuestión de la actitud de las Compañías frente a la huelga de marzo de 1920, en primer lugar conviene precisar qué o quiénes eran las Compañías. Nos referiremos sobre todo a las compañías Norte y MZA, que, aparte de prestar la mayor parte del servicio ferroviario, ejercieron el protagonismo mayor en la reclamación de las mejoras tarifarias, mejoras que sin duda constituyen el telón de fondo de la huelga. Dentro de estas compañías habría que considerar responsables de las mismas a sus altos directivos, a sus respectivos Consejos de Administración y directores generales, Faustino Rodríguez San Pedro y Félix Boix¹³³, en el caso de Norte, y Juan Alvarado y Eduardo Maristany, en el caso de MZA.

Los dos presidentes eran políticos importantes: Juan Alvarado fue cuatro veces ministro y era diputado en la fecha de la huelga; Faustino Rodríguez San Pedro fue también cuatro veces ministro y en marzo

de 1920 era senador vitalicio. Los dos directores generales tenían historiales profesionales semejantes, aunque Boix tenía un concepto de gestión de recursos humanos decididamente paternalista y Maristany se consideraba seguidor de modernas teorías de gestión de personal¹³⁴. Ambos compartían, no obstante, una concepción liberal de las relaciones laborales, con lo cual se resistieron a otorgar reconocimiento a los sindicatos de clase, especialmente en el caso de Norte, que como vimos sufrió una huelga originada por esa falta de reconocimiento. A pesar de los decretos de Romanones de 1916 y 1917, en 1920 la Federación de UGT seguía reclamando el reconocimiento por parte de las Compañías e incluso, como ya se vio, amagó con una huelga frustrada a primeros de año.

Así pues, ambas compañías apoyaron los intentos de crear organizaciones alternativas al sindicato ugetista o apoyar algunas de las existentes como la Agrupación Federativa de los ferroviarios del Norte o la Federación mutualista de MZA, así como al Sindicato católico. No obstante, la reclamación salarial ligada a la subida de tarifas de 1918 fue dirigida por la Asociación de Obreros y Empleados, que como ya se vio gozaba del apoyo de las empresas para el desarrollo de su labor mutualista. Dada la precaria situación de la UGT tras la huelga de 1917 –la mayoría de los 6.000 despedidos pertenecerían a este sindicato–, la Asociación tomó la bandera de las reivindicaciones salariales y defendió la elevación de las tarifas. No obstante, los ferroviarios no quedaron muy contentos con la actuación de la directiva de la Asociación, francamente favorable a las empresas. La necesidad de satisfacer las demandas salariales de los trabajadores ferroviarios había supuesto un elemento de

¹³³ Félix Boix dejó la compañía en diciembre de 1918 y volvió en julio de 1920. A pesar de no ejercer su puesto en el momento de la huelga, su influencia en el proceso parece indudable.

¹³⁴ Cobos Arteaga y Martínez, Tomas: “Gestión del conflicto laboral en las grandes empresas. Los modelos de dirección de las compañías ferroviarias Norte y MZA”, *V Congreso de Historia Ferroviaria*. Disponible en <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/index.asp>.

justificación para una subida de tarifas que amplios sectores del país rechazaban.

Cuando se planteó la nueva subida de tarifas las empresas trataron de controlar el proceso a través de la Asociación, recordando el buen resultado del proceso anterior y que las reivindicaciones salariales de los trabajadores dotaban a las nuevas subidas de una cierta legitimidad. Aprovecharon, además, que la UGT seguía sumida en sus reivindicaciones de readmisión de los despedidos y de reconocimiento negociador, y se mostraba abiertamente contraria a la subida de tarifas, siguiendo en esto al Partido Socialista. La Federación Mutualista de MZA intentó hacerse con el control de la Asociación, pero fracasó rotundamente y los asociados eligieron a la Comisión Palomero, que siguió una línea de independencia y se negó en principio a plantear un apoyo a la subida de tarifas y a la huelga que preconizaban los grupos más cercanos a las Compañías, como la Agrupación Federativa de Norte.

Las empresas percibieron que la única forma de presionar contundentemente con la paralización de los servicios, y que esta tuviese visos de realidad, consistía en implicar a los cuadros medios y superiores de las Compañías que en paros anteriores habían contribuido a mantener el servicio en funcionamiento. Esto tendría además el efecto de alejar el temor del resto de los trabajadores a las represalias por la participación de la huelga.

Resulta significativo que la tabla reivindicativa planteada por la Asociación estableciese una subida salarial del 20 al 30% para los salarios superiores a 10.000 pesetas anuales y que la propuesta de las Compañías elevase estos porcentajes hasta el 60% para los trabajadores a partir de 6.000 pesetas al año. Ello significaba que en la propuesta de la Asociación un empleado que ganase 20.000 pesetas al año recibiría un aumento de 4.000 pesetas y las Compañías

le ofrecían a ese mismo empleado nada menos que 12.000 pesetas más. Como además las Compañías supeditaban esa oferta a la aprobación del proyecto de Ley de aumento de tarifas “tal como había sido aprobado en el Senado”, se aseguraban el apoyo de todo su personal directivo a una posible huelga convocada, en la que su participación garantizaba la práctica paralización de la prestación del servicio. Además, a la vista de los aumentos prometidos, la Comisión Palomero decidió apoyar la huelga, convencida de que la participación de los altos empleados eliminaba las posibles represalias. De hecho, circularon notas comunicando la promesa de que las Compañías no descontarían el salario a los huelguistas.

Por tanto, para las Compañías —es decir, para sus directores generales—, el asunto era redondo. Se aseguraban de que el Gobierno cedería a la presión de la huelga y procedería a aumentar las tarifas y, por otro lado, el desarrollo de los acontecimientos significaría el definitivo desprestigio entre los ferroviarios de los sindicatos de clase que actuaban “guiados por criterios políticos”.

Las cosas no se desarrollaron como las Compañías esperaban. El gobernador de Barcelona, Maestre, acostumbrado a la asistencia de los altos empleados de las Compañías para lograr sacar los servicios en caso de huelga, se asombró de ver que en esta ocasión aquellos se comportaban como un huelguista más, lo que en el calor del momento le llevó a declarar que las Compañías habían organizado la huelga porque no le cabía en la cabeza que aquellas personas tan afectas siempre a la compañía pasaran a secundar el paro. Estas y otras manifestaciones llevaron al debate parlamentario que ya hemos relatado, en el que, como vimos, se llegaron incluso a pedir responsabilidades penales para los directivos de las Compañías, ya que la interrupción del servicio por las Compañías podía ser un delito. De hecho ya vimos que se llegó a investigaciones del fiscal que afectaron a Ma-

ristany, aunque en definitiva no condujeron a nada. En todo caso, la creencia en la complacencia de las Compañías con la huelga era una idea general entre los ciudadanos.

No deja de ser curiosa alguna de las líneas de defensa seguidas por los medios afectos a las Compañías ante las acusaciones de organizar la huelga. En *El Financiero* se decía “Hay que distinguir, conviene deslindar, precisa separar lo que es real y jurídicamente el concepto de Compañía y lo que entra específicamente en la denominación de personal. Desde el más alto empleado hasta el último guardabarrera, desde el ingeniero al mozo de tren, todo es personal ferroviario; y si en esta huelga, fraguada y realizada, se han lanzado a ella los altos empleados y el bajo personal, y aún en hipótesis —que previamente habrá de ser demostrada— de que estos hubieran sido lanzados o estimulados al paro por los primeros, esos altos empleados no serían cómplices de la huelga, sino también coautores de la huelga misma, de igual manera que todo el restante personal”¹³⁵.

En la misma línea, el ministro de Fomento, Ortuño, respondiendo a Saborit manifestaba: “Su señoría, para demostrar la complicidad de la Compañía en la huelga, afirma que un alto empleado, en una estación, dio orden de huelga. Yo no sé a quién se refería su señoría, lo único que puedo decir es que, como sabemos todos, porque se ha manifestado por varios conductos, estos empleados de alta graduación figuraban entre los huelguistas, y puede ser que su intervención en la huelga se traduzca en la forma señalada por su señoría. Pero yo pregunto a su señoría ¿Dónde empieza y dónde concluye la Compañía? ¿A qué se reduce la Compañía? ¿A los Consejos de Administración, a los directores, a los ingenieros, a los altos empleados? Porque es muy posible (el subrayado es nuestro) que los altos empleados hayan tomado parte en

la huelga y, por tanto, que sean huelguistas; pero ¿eso es la Compañía?”¹³⁶.

Pues bien, aun suscribiendo esta doctrina y dejando reducida la “Compañía” a su Consejo de Administración, hay que señalar la curiosa circunstancia de que, siendo una cuestión constatada el haber participado, y en ocasiones con protagonismo, en la huelga personal de su estricta confianza, y designado por el Consejo, no se registrara ni una sola sanción, ni un solo cese. De haber sido el Consejo contrario a la huelga, hubiese reaccionado violentamente contra quienes habrían defraudado su confianza y, dado que todos son personal ferroviario, se les debían haber aplicado las sanciones habituales en los casos en que las Compañías estaban contra la huelga, con el agravante, ya mencionado, del abuso de confianza. Resulta complicado creer que estos cargos directivos se lanzasen a una aventura huelguística que les podía costar su carrera sin contar con el acuerdo implícito de los máximos representantes de la Compañía.

Es difícil determinar si los Consejos de Administración o los directores generales organizaron la huelga. Lo que sí es evidente es que no se opusieron a ella, más allá de declaraciones altisonantes, y que no tomaron represalia alguna. Es más, prometieron subir y subieron el sueldo a sus directivos participantes en el paro, incluidos ellos mismos, tres veces más de lo que habían solicitado los verdaderos huelguistas.

La portada del diario *ABC* de 24 de marzo presentaba unas imágenes muy expresivas del desarrollo de la huelga. En la imagen superior aparecen los empleados de oficinas de Norte, abandonando masivamente el trabajo. Por los atuendos y actitud de estos inhabituales huelguistas se percibe a unos trabajadores que difícilmente se enfrentarían con su Compañía en una huelga rechazada por esta, que había reaccionado a la huelga de 1917 con un fuerte número

¹³⁵ *El Financiero*, “El conflicto ferroviario”, Madrid, 26 de marzo de 1920.

¹³⁶ *DSC*, núm. 95, 26 de marzo de 1920.

de despidos. La imagen inferior nos muestra una visión más habitual de los obreros huelguistas, pero en una actitud tan relajada, que hace suponer que no esperaban grandes represalias de la compañía, ni persecuciones o detenciones por parte de las fuerzas del orden, como fue habitual en otros procesos huelguísticos.

Este mismo periódico *ABC*, nada sospechoso de frivolidad en sus afirmaciones, comenzaba su editorial sobre la huelga con el siguiente párrafo: “Dirigiéndose al Gobierno o a la prensa, las compañías ferroviarias o elementos cualificados de ellas han suscrito en diferentes ocasiones la justificación de los propósitos de huelga de su personal en términos tan expresivos de asentimiento que, si no la inducción directa, constituyen un estímulo eficazísimo e imprudente”. Y finalizaba *ABC*: “Las compañías han conducido su pleito del peor modo. El cuidado de la disciplina obrera, que tanto les importa, es lo primero que han olvidado. No hablemos de complicidad ni de confabulación. Son evidentes el consentimiento y la complacencia con que han asistido a esta huelga, y algún día tendrán que lamentarlo”¹³⁷.

No se puede menos que compartir el comentario del diario monárquico, que resume perfectamente la situación. No hay elementos de pruebas documentales para sostener que las empresas organizaran la huelga, pero sí los hay, y de sobra, para afirmar que la estimularon ampliamente y que la consintieron sin imponer sanción alguna.

Podría argumentarse que una vez que las Compañías vieron fracasar las presiones realizadas en vía parlamentaria para lograr la aprobación del proyecto, que llevó incluso a crisis de Gobierno y mociones de confianza en las que aquel no obtuvo el apoyo suficiente para la aprobación de la elevación de tarifas, y fracasadas las amenazas de

huelga planteadas por su muy cercana Agrupación de ferroviarios de Norte, decidieron ganar la voluntad y el apoyo a la huelga a la Comisión de la Asociación dirigida por Palomero, desvelando a esta, de acuerdo con el Gobierno, las mejoras salariales que estaban dispuestas a conceder si el proyecto resultaba aprobado, con el texto remitido por el Senado.

Con todas las consideraciones anteriores, no parece pues que la huelga ferroviaria de 1920 fuese un episodio semejante a los ocurridos en 1912, 1916 y 1917, por mencionar los más cercanos, y que la idea de que el movimiento constituyó una actuación implícitamente concertada entre el Gobierno y las Compañías y entre la dirección de estas y la mayoría de sus empleados, para la obtención de recursos financieros para aquellas, sería una definición suficientemente ajustada a los hechos.

¹³⁷ “Impresiones del día”, *ABC*, Madrid, 23 de marzo de 1920.

MADRID. DIA 24 DE
MARZO DE 1920.
NÚMERO SUELTO
5 CENTS.

ABC

DIARIO ILUSTRADO. AÑO DECIMOSEXTO. N.º 5.369
5 CENTS.

MADRID: UN MES, 1,50 PESETAS. PROVINCIAS: TRES MESES, 5. EXTRANJERO: SEIS MESES, 28 PESETAS.
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN, SERRANO, 55, MADRID, APARTADO NÚM. 43



MADRID. LA HUELGA FERROVIARIA

LOS EMPLEADOS (1) Y LOS OBREROS (2) DE LA ESTACION DEL NORTE AL ABANDONAR EL TRABAJO AYER A MEDIODIA. (FOTOS ZARZEL)

Portada de ABC del día 24 de marzo de 1920 (facilitada por el Archivo Histórico Fotográfico de ABC).

Fuentes documentales

Diarios

ABC
La Acción
La Época
Heraldo de Madrid
El Imparcial
El Sol

Publicaciones ferroviarias

Anuario de Ferrocarriles
Gaceta de los Caminos de Hierro
Transportes Férreos

Publicaciones oficiales

Diario de Sesiones de Cortes, Congreso de los Diputados
Diario de Sesiones de Cortes, Senado
Gaceta de Madrid (BOE)

Bibliografía

- CABRERA, Mercedes (Dir.) (1998), *Con luz y taquígrafos. El Parlamento en la Restauración (1913-1923)*, Madrid, Taurus.
- CIERVA y PEÑAFIEL, Juan (1955), *Notas de mi vida*, Madrid, Editorial Reus.
- COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomas (2009), “Gestión del conflicto laboral en las grandes empresas, los modelos de dirección de las compañías ferroviarias Norte y MZA”, *V Congreso de Historia Ferroviaria*, disponible en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/030104_Cobos-Martinez.pdf.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2007), “El Estado y el ferrocarril en España durante el siglo XX”, *Revista de Historia Actual*, vol. 5, núm. 5, pp. 29-42.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES, *Estadística de las huelgas 1915-1916*.
- JUEZ GONZALO, Emerenciana Paz (2000), *Los ferroviarios de las antiguas compañías (una historia desconocida)*, Gijón, Ediciones Trea SL.
- OLARIAGA, Luis (1921), *La cuestión de las tarifas y el problema ferroviario español*, Madrid, Editorial Calpe.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro (1999), *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España*, Tesis doctoral disponible en <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/65>.
- PLAZA, Antonio (2006), “Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España”, *IV Congreso de Historia ferroviaria*, disponible en <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/III08.pdf>.

colección

MONOGRAFÍAS

del FERROCARRIL

HUMANIDADES

Entre 1916 y 1920 el ferrocarril español fue protagonista de importantes conflictos laborales, que, junto a otras circunstancias, acabaron provocando una inflexión en su historia. La huelga general de 1916 hizo que el Gobierno, siguiendo el dictamen del Instituto de Reformas Sociales, obligara a las compañías ferroviarias a reconocer a los sindicatos obreros como interlocutores. Y la aprobación de la jornada de ocho horas en abril de 1919 supuso una mejora notable de las condiciones de trabajo de los ferroviarios. Todo ello acabó fundiéndose en el crisol de la huelga obrera de 1920, que se estudia en esta monografía. Su autor, utilizando nuevas fuentes, analiza detalladamente todo el proceso y la propia huelga, destacando sus singularidades con respecto a anteriores conflictos.

Teófilo Serrano Beltrán es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de profesión. En el sector ferroviario fue director de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía y presidente de Renfe entre 2009 y 2012. Como político, diputado de la Asamblea de Madrid y secretario general de la Federación Socialista Madrileña entre 1991 y 1994. Además, ha sido secretario de Estado de Administración Pública, director general del Instituto Geográfico Nacional, director gerente de Tussam, consejero delegado de Gestión de Infraestructuras de Andalucía (GIASA) y consejero de Empleo e Inmigración en la Embajada de España en el Reino Unido.

Esta publicación forma parte de la Colección “Monografías del Ferrocarril”, Serie “Humanidades”, que edita la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Edita:



FUNDACIÓN DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES

