

**LOS FERROVIARIOS ANDALUCES EN LOS PRIMEROS AÑOS DE LA
II REPÚBLICA (1931-32): ENTRE LA UNIDAD,
HUELGA GENERAL Y LA ESCISIÓN**

El advenimiento de la II República sobre la realidad política y social española supone una ruptura precisa respecto al sistema de la Restauración, y que da paso a un protagonismo sin precedentes a las masas obreras. Esta politización que se proyectará sobre todos los ámbitos de la sociedad española derivará a una presencia activa de las organizaciones sindicales obreras, ya que el marco político facilitaba su desarrollo pertinente.

Las grandes corrientes sindicales estarán representadas por la CNT, UGT y CGTU y que llegarán a controlar todos los sectores obreros de la economía nacional.

Los ferroviarios constituyen ese colectivo de obreros que toman conciencia de su situación y serán los que se organizarán y plantearán batalla a los pocos meses de haberse proclamado el régimen republicano. Hasta ahora, pocos estudios se han hecho sobre este colectivo, más bien generalizadamente. El presente estudio trata de situar a los ferroviarios andaluces en la coyuntura de los primeros años republicanos, en la perspectiva de su organización, lucha y crisis.

Congreso ferroviario: A la búsqueda de una identidad ideológica

Englobar en un sindicato a un personal heterogéneo como es el ferroviario, a veces puede resultar difícil, pues en líneas generales el colectivo va desde obreros de talleres, almacenes, vías y obras; dentro de los cuales habría que diferenciar a

obreros con oficios (caldereros, montadores, etc) u obreros sin oficios, como son los mozos porteros, vigilantes, etc; pasando por el personal de explotación y movimiento, siendo su especialización ferroviaria, ya que entre ellos habrían de clasificarse en: jefes, subjefes, factores, interventores, conductores, guardafrenos, guardagujas, maquinistas, fogoneros, etc; hasta el personal de oficinas centrales y que realiza un cometido muy semejante (empleados, jefe de oficinas, ordenanzas, etc) a la de cualquier otra empresa con personal administrativo.

Quizás esta diversidad a veces de intereses contrapuestos, en el mismo congreso se habla del "señorito empleado" en un tono despreciativo de algunos cargos de oficinas, a pesar de tener a un patrono común, haya determinado que el movimiento obrero ferroviario en su trayectoria histórica tenga más sombras que luces, en cuanto a su identidad ideológica (1).

Después de un período muy convulso, los ferroviarios andaluces se organizan a partir de los años 20 en un sindicato de empresa, con la denominación de Sindicato de Andaluces y Sur de España. Después de la huelga de 1930, y al calor de la politización del país, el Sindicato da un giro en su estrategia ideológica, con el objetivo de incorporarse a las grandes corrientes de las organizaciones obreras. Para ello se había convocado un congreso extraordinario para finales de julio y principios de agosto en Málaga (2).

El congreso abrió sus sesiones el 26 de julio, con la asistencia de delegados que representaban a las secciones de Málaga, Bobadilla, Puente Genil, Córdoba, Cádiz, Sevilla, Utrera, Algeciras, Martos, Almería, Alicante, Jerez y del comité ejecutivo del organismo y que representaba a más de 8.000 afiliados del total de los 10.000 ferroviarios que componían la plantilla (3).

En el acto de apertura, el presidente del comité, explicó las vicisitudes atravesadas por el organismo desde su último congreso celebrado en 1929. Como ritual de cada congreso se procedió a la elección de la mesa de discusión cuya presidencia recaería en Ernesto Montemayor de Córdoba. El orden del día era denso y se auguraban intensos debates, y a tal efecto se han elegido comisiones que debían de estudiar las ponencias de lo social, profesional y económico.

Cuatro largas sesiones se necesitaron para aprobar las 22 propuestas que contenía el dictamen de lo social y entre ellas destacaba el primer punto, como el de mantener en todo, la implantación del proyecto de contrato colectivo y régimen de trabajo (4).

La ponencia de lo profesional, necesitó cuatro largas sesiones de debates para aprobar las 28 propuestas reivindicativas y entre las que destacaban: El mantenimiento del proyecto de contrato colectivo y régimen de trabajo que había sido aprobado en el congreso de 1929, con unas modificaciones adicionales como eran: la supresión de los topes en las distintas escalas de sueldos; equiparación de los agentes del Sur de España con los Andaluces, etc. Se pedía la implantación rápida de la jornada máxima legal de ocho horas en todas las dependencias. Punto de debate acerca de la prohibición de los trabajos a destajos, tuvo la oposición de las secciones de Málaga y Almería. Para el delegado de Málaga Teruel, esta prohibición ocasionaría perjuicios al personal que lo disfruta. Cuestiones referentes a la mutualidad, economato y problemas puntuales personales también tuvieron sus discusiones (5).

Tras un debate menos acentuado que el desarrollado en el dictamen de lo profesional, la ponencia de lo económico apenas tuvo relevancia en las propuestas, el único punto polémico se refería al edificio social de la entidad, que aún no estaba pagado, el deseo de pasar los débitos a las Secciones a favor del edificio social, apenas tuvieron eco en su aprobación.

Desde luego, el dictamen de la ponencia de lo social es el que mayor expectación suscitó en los congresistas ya que se iban a debatir cuestiones trascendentales para la marcha de la organización. Los puntos a debatir eran:

1.ª Estructuración del organismo con reforma del reglamento.

2.ª Periódico.

3.ª Revisión actas Comités Paritarios para conocer la actuación del Comité en sus relaciones con las Secciones y en su labor con respecto a: a) Reivindicaciones. b) Pro unión. c) Mutualidad. d) Edificio social. e) Propaganda.

5.ª Nombramiento de dirigentes.

6.ª Nombramiento de la Junta Administrativa.

Quizás el primer punto a debate, respecto a la propuesta de ingreso en la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, resultara el más polémico, ya que se ha dejado traslucir una diversidad de criterios para determinar el momento adecuado para efectuar dicho ingreso. La propuesta de la modificación nominativa del Sindicato de Andaluces y Sur de España en el sentido de lo que hoy es Sindicato se convierta en Sección y las actuales Secciones en Subsecciones, ha tenido la oposición unánime de los delegados de Málaga, ya que según Faura, delegado que interviene en los debates, no se ha realizado un plebiscito. La postura de los delegados

malagueños estaba en consonancia con su militancia en el PCE. Pero los delegados de Alicante, Martos, Córdoba, Algeciras, Jerez, Sevilla, Almería, Cádiz y Utrera se han decantado por el ingreso en la F.N.I.F. Todos se apoyan en la circular 24 de 1930, donde se fijaba el plebiscito en todas las secciones. Los datos aportados por algunas de ellas son elocuentes en cuanto al ingreso, así en Alicante, 182 votaron a favor y 91 en contra y 120 abstenciones. En Almería votaron a favor 424, cuatro en contra y cuatro abstenciones. En Sevilla solamente se manifestaron 4 en contra (6).

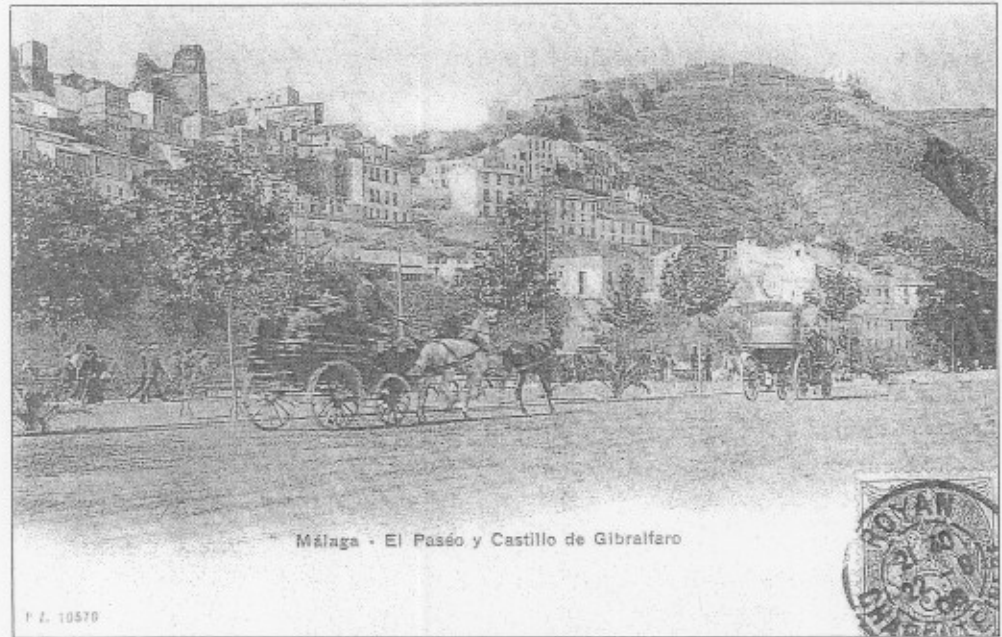
El debate se enriqueció cuando el delegado por Málaga, Faura, pidió la libertad de tendencia al ingresar en la CNT: "Puesto que la CNT va a hacer una política anarquista y no lo permite puesto que hay libertad de ideas y no debe atenerse a sustentar una sola" (7).

Todo ello trajo el concepto de lo político y lo apolítico, al final salió una proposición conciliadora, en la que la FAI, no pueda tener intervención alguna en la FNIF. Era pues, un triunfo de las tesis de los delegados malagueños al hacer del organismo una estructura plural. Con esta reconversión, el Sindicato se convierte en Sección y las actuales Secciones en Subsecciones (8).

La adhesión a la CNT, llevaba consigo una actitud diferenciada ante organismos como los Comités Paritarios, ya en la propuesta del párrafo siete, se acuerda la cesación de los vocales en los mismos, tan pronto como se llevara a efecto el ingreso en la Federación (9).

Los ferroviarios andaluces: Hacia la huelga general

Después del congreso de agosto, los ferroviarios andaluces seguirían una dinámica de movilización ante la inexistencia por parte de la empresa y gobierno de una respuesta a la plataforma reivindicativa en el mismo. El colectivo que prácticamente ha vivido desde los años 20, con unos sueldos congelados, aparece ante la opinión pública como grupo privilegiado, pues de hecho tienen un economato, de donde pueden obtener artículos de primera necesidad más barato, pagas extras, colegio para huérfano, etc., entre otras muchas ventajas sociales. Pero la realidad laboral era mucho más dura de lo que a simple vista parecía, había una conciencia regional de agravio comparativo respecto del resto de España, que estaban en mejores condiciones salariales (10).



Desnivel entre la Alcazaba y el relleno del Parque antes de la construcción de los jardines de Puerta Oscura

La evolución de los salarios horas desde 1914 hasta 1930, nos da la razón de la demanda: (11)

<u>Año</u>	<u>Pesetas</u>	<u>Índice</u>
1914	0,58	100
1920	0,84	142
1925	0,99	170
1930	1,00	172

La plataforma, estaba inspirada en el proyecto de contrato colectivo aprobado en el congreso de 1929, en el que se pedía un aumento de 3 pesetas. Así los factores que ganaban 6 pesetas, pasarían a 9; los mozos de 5 a 8 pesetas; fogoneros de 7 a 10 pesetas; maquinistas de 12,50 a 15,50; peones de 5 a 8 pesetas y los escribientes de 5 a 10. También pedían la homologación con el resto de España, jornada de

6 horas y la abolición de los trabajos a destajos (12).

El ambiente se iba caldeando, ya el día 18 de septiembre los delegados asistentes al pleno nacional de la FNIF, informaron a la asamblea que se reunió en el local social, el acuerdo alcanzado para ir a la huelga ante la inexistencia de una respuesta. El día 22 de septiembre los ferroviarios celebran un acto de afirmación sindical en el teatro Vital Aza, donde asisten 3.000, la conclusión del mismo, es la unanimidad de ir a la huelga general ferroviaria, que quedaría fijada para el 17 de octubre (13).

“Contra razones de economía, razones de hambre”, un lema de los ferroviarios para justificar una huelga a la que se ven abocados por: ...”la explotación, la cacería, la ruindad y la burla de la poderosa Empresa de Andaluces, optamos por defender nuestras peticiones en el mismo terreno de intransigencia en que se nos coloca por los que pueden y no quieren dar solución a nuestro problema” (14).

La Compañía salió al paso de la demanda obrera, tras detallar la crisis de la misma, justificaba la imposibilidad de satisfacer las peticiones obreras, ya que todos los ingresos no vendrían a cubrir los gastos de explotación y de personal puesto que para 1931, se preveían unos ingresos brutos de 62.000.000 de pesetas y que ante las mejoras solicitadas, elevaría el gasto total de personal de 37 millones a los 62 millones, que esperaban obtener (15). Al mismo tiempo, desmentía que distribuyera dividendo alguno a sus accionistas; ya que incluso tenía en suspenso el servicio de amortización y pago de intereses de sus obligaciones. Al reproche obrero de los grandes sueldos de los altos cargos, la empresa justificaba tal actitud en que... “no bastaría ni para aumentar en quince céntimos diarios los haberes de los agentes de la Compañía que cobran anualmente seis mil pesetas”. Finaliza la nota señalando la actitud del Gobierno de La República, con una iniciativa de constituir una comisión en la que estarían representados los agentes de los ferroviarios, la cual habría de proponer solución a las peticiones de éstos (16).

Así pues, la huelga ferroviaria andaluza después de la Telefónica, iba a ser otro sector obrero que se distanciaba de las promesas incumplidas de los nuevos gobernantes republicanos. Pero ésta era una huelga meditada y consciente, “Nunca hubiésemos querido dar este paso decisivo “..., se lamentan los ferroviarios”, detrás de los mismos había una organización estructurada ahora en subsecciones, como había quedado configurada tras el congreso. Para dirigir esta huelga se había constituido un organismo bicéfalo, por un lado el Comité de Relaciones, que era el organismo

intelectual y teórico de la dirección de la huelga y por otro lado el Comité de Huelga, que era la vanguardia y práctica de la misma (17).

Previamente, se había indicado una serie de normas de seguridad para que el desarrollo huelguístico tuviera los mínimos incidentes. La huelga empezaría a las 01 horas del día 17, abandonando los agentes de servicios nocturnos el trabajo a dicha hora; el día 16 no se verificarían trenes discrecionales, ni especiales, solo los regulares, las descargas quedarían suprimidas. El personal de todos los servicios permanecería alejado de la vía y de la estación para que en ningún momento puedan atribuirle actos de violencia (18).

El día 15 de octubre, la Subsección de Málaga, celebra una asamblea extraordinaria, donde se participa del entusiasmo que existe en todas las Subsecciones ante la huelga. Se lee una circular de la FNIF, dirigida a todas las Subsecciones, en la que se propone que cada afiliado aporte una cuota de 5 pesetas para sostener asimismo a los huelguistas andaluces. Además del ofrecimiento de toda la Federación, si fuera necesario una huelga nacional ferroviaria de solidaridad.

Llegó el día 16, la normalidad en la ciudad era absoluta, pero era el tema de conversación, en círculos, cafés y tabernas. A las 7 y 20 saldría el último expreso hacia Madrid. Mientras tanto, el gobernador había lanzado una información tendenciosa de que la huelga sería aplazada hasta el día 19, ya que iba a ser estudiado el problema ferroviario en el próximo Consejo de Ministro. Esta noticia sería desmentida por el Comité de Huelga, después de la entrevista que sostuvo con el propio gobernador civil dentro de un ambiente de cordialidad, pues ante todo estaba la voz soberana de la asamblea. Por la noche y en su domicilio de la calle Don Cristián y con la asistencia de 5.000 ferroviarios tendría lugar una asamblea entusiasta. En ella se da lectura de un escrito de la Federación Local de Sindicatos, pidiendo el boicot total a todo aquello que afecte a Andaluces. Se recomienda sensatez y disciplina para dar la sensación de ser un grupo que solamente reclama en justicia. También fue recogida, sobre la toma de postura del Consejo de Ministros, el cual iba a recibir una delegación de la FNIF (19).

Previendo el conflicto, el día anterior, habían arribado a Málaga 2 compañías de ingenieros de ferrocarriles al mando de un teniente coronel con el objeto de hacerse con la red (20).

El día 17, como estaba previsto la huelga se inició con el abandono de los servicios por los obreros de depósitos encendedores, maquinistas, fagoneros, factores,

telegrafistas, personal de taquillas y personal de reservas, el número de huelguistas alcanzan los 2.500. También han secundado la huelga los guardas y escopeteros (21).

Como era previsible el Comité de Relaciones y el Comité de Huelga se reunieron en el local social, para hacer un análisis del primer día de huelga, las noticias que habían recibido de otras provincias andaluzas, señalaban el entusiasmo indescriptible del paro. Granada fue la excepción al no ir a la huelga por 180 votos contra 70, tampoco lo hicieron las subsecciones de Guadix y Almería. Pero en total más de 8.500 ferroviarios fueron a la huelga de los 10.000 que componen la red de andaluces. La Ugte apenas tenía 500 afiliados en toda Andalucía (22).

El día 19, se militarizó el servicio, recibiendo las órdenes oportunas los obreros huelguistas que en otro tiempo estuvieron adheridos a la escala de complemento, muchos de ellos fueron forzados por la guardia civil. Enterado de ello, el Comité de Huelga convoca una asamblea para nombrar una comisión, integrada por dos miembros del Comité de Relaciones, dos militarizados y dos directivos de la Subsección de Málaga y que de inmediato se han personado en el Gobierno Militar, para hacer constar que en razón a un decreto de la República había sido disuelto el cuerpo, además de que los militarizados habían sido baja en dicho cuerpo. Las entrevistas con el Comisario Jefe de Policía y con el Teniente Coronel de Ingenieros fueron infructuosas (23). A pesar de ello, los maquinistas y fogoneros se negaron a hacer el servicio para no traicionar a sus compañeros (24).

El día 20, la huelga subió de tono, el gobernador mandó clausurar los centros obreros de la CNT, además de la detención del Comité de Huelga y la orden de detención del Comité de Relaciones, era desde luego la táctica represiva más segura para acabar con la huelga. El Comité de Relaciones lanzó un manifiesto a los ferroviarios poniendo en guardia ante esta maniobra gubernamental: "Pero nosotros os decimos, aunque estemos presos, pensad que la gran fuerza sois vosotros, pensad, que mientras los ferroviarios no trabajen, el triunfo es nuestro..." (25).

Siguieron las informaciones gubernamentales de intoxicación de que la huelga era un fracaso, el Comité de Relaciones salió nuevamente al paso de estas informaciones: "...la cual sigue desarrollándose con toda normalidad y perfecto orden a pesar de la excitación que en el elemento obrero ha producido la clausura de centros tan arbitrariamente ordenado desde las esferas gubernamentales..."

Las críticas de las fuerzas políticas arreciaron contra la actitud gubernamental, es el caso de partido Radical Socialista, que se manifestaba por la nacionalización

de los ferrocarriles, se dirigió al Ministro de Fomento para que apoye las peticiones ferroviarias, además de hacer efectiva su protesta por la detención del Comité de Huelga. El radio Comunista de Málaga, protestó de la parcialidad del Estado democrático español que presta los soldados y los oficiales del Ejército a los capitalistas. Señalando más adelante: "En esta cuestión lo que nos interesa a los comunistas son los hijos del pueblo, los soldados, utilizados mediante disciplina militar, contra los trabajadores, contra sus hermanos de clase" (26).

Asimismo, la Federación Local de Sindicatos, protestó enérgicamente de la manera "tan ilegal y arbitraria", como se había hecho la clausura de sus locales sociales.

Amaneció el sexto día de huelga, con la misma tónica, ninguna vía de diálogo, esta vez, las censuras iban contra el gobernador civil, el cual enfureció a los ferroviarios por sus declaraciones en las que señalaba, que la clausura de los centros obreros y la detención del Comité de Huelga se debían a medidas preventivas, a pesar de reconocer la actitud mesurada y correcta de los huelguistas. El Comité recuerda al gobernador que en ninguna otra provincia de Andalucía donde se desarrolla la huelga han intervenido de la forma tan represiva otros gobernadores, por ello pide: "Que sean puestos en libertad nuestros compañeros y que no se nos persiga a nosotros como si fuéramos criminales" (27).

Desde luego hay una voluntad seria por parte de los ferroviarios en llegar a una pronta solución de un conflicto que por supuesto está repercutiendo de una manera incisiva sobre la economía de la región. El intento de apelar a las Cámaras de Comercios para que actúen como mediadoras en el conflicto apenas tiene una respuesta, ya que se limitan a recomendar a que: "...vuelvan al trabajo con la confianza que todos debemos tener en el gobierno de la República" (28).

Siguieron los días con la misma cantinela, por un lado las informaciones que daba el ministro Albornoz, que la huelga estaba fracasada, muy lejos de la verdad para el Comité de Relaciones: "Huelga ejemplar ha de llamarse a la que desde su comienzo puede servir como modelo único ante el mundo proletario de solidaridad y de unión" (29).

La mediación de los diputados radicales socialistas Baeza Medina y Martínez Jiménez ha abierto una esperanza para salir de ese callejón sin salida, la visita que realizan al Comité de Huelga en la cárcel, es una prueba de que algo ha empezado a cambiar.

Son desde luego los ferroviarios, los primeros interesados en que todo esto acabe y con las buenas intenciones de obtener una respuesta de la empresa, hacen su proposición en la aprobación de un contrato colectivo y régimen de trabajo, en el que van condensadas las mínimas aspiraciones del personal ferroviario en el orden económico y moral. Estas mejoras que se concedan debían ser firmadas por medio de un contrato de trabajo entre la empresa y la organización sindical (30).

No hay respuesta, solamente la coacción del gobernador, pidiendo el reintegro al trabajo. El Comité de Relaciones solo se atiende a la voz soberana de la asamblea que es la que tiene que decidir. La mediación del alcalde Federico Alva es decisiva en la puesta de libertad del Comité de Huelga, como paso previo a la asamblea, que debía ratificar si la huelga continuaba o no, el presidente del Comité, militante del PCE y que representaba dentro del sindicato al grupo de oposición, salió al paso de una información aparecida en el diario "El Cronista", de que la libertad del Comité dependía del resultado de la asamblea, ya que sería nuevamente encarcelado si salía el sí a la huelga, Sánchez Alvarez resaltaba: "...no lo habríamos aceptado porque ésto sería denigrante e impropio de hombres leales..."

Al fin se pudo llevar a cabo la asamblea con la autorización gubernativa, el lugar escogido es el teatro Vitalaza, asisten 4.000 ferroviarios. Habló en primer lugar González Oliveros, quien expuso la situación y balance del movimiento. Se dieron lecturas de telegramas y cartas de las subsecciones de Algeciras, Cádiz y Sevilla, las cuales se decantan por seguir la huelga. Todos los oradores que intervienen se muestran a favor de la misma. Sánchez Alvarez dice: "En esta huelga se halla fija la vista de toda la clase trabajadora, y por ello debemos darle la batalla al capitalismo que en esta ocasión es la Compañía".

Al final se somete a la asamblea por el presidente la pregunta: ¿Se vuelve al trabajo? Todos: -NO-. ¿Se faculta a la Federación de la huelga?: ¡Si! (31).

Nuevamente la huelga sigue su curso, igual que el primer día, empiezan las detenciones y los registros domiciliarios.

Pero sorpresivamente, el día 28 el Comité de Relaciones en un manifiesto a todos los ferroviarios pide la vuelta al trabajo (32).

"Nos reintegramos los 11.500 hombres a nuestros servicios en vista de las manifestaciones que la Comisión Ejecutiva del Sindicato Nacional Ferroviario de la UGT no desmentida por el Gobierno, que ha hecho circulares, notas a la prensa y actos públicos afirmando que las mejoras económicas para todos los ferroviarios,

están concedidas, pero que no se darían a conocer hasta tanto no se reintegrarán al servicio los huelguistas de Andaluces; y consciente de la responsabilidad que sobre nosotros recaería al perjudicar según Trifón Gómez al resto de los ferroviarios, hemos acordado la vuelta al trabajo después de demostrar nuestra potencia orgánica y nuestro espíritu de lucha”.

Mientras tanto el Comité de Huelga, salió al paso de la actitud del Comité de Relaciones, declarándose ajeno a esta orden. Al fin y al cabo la huelga acababa después de 12 días, en el más completo de los fracasos, ya que las mejoras anunciadas no fueron realidades. Pero lo más grave del tema es que a partir de este momento una seria crisis iba a afectar al Sindicato, teniendo como pretexto el fracaso de la huelga, reproche por parte de los grupos de oposición afines al PCE, que controlaban prácticamente toda la subsección de Málaga.

El Pleno Regional: La expulsión del grupo opositor malagueño

Para los días 28, 29 y 30 de mayo de 1932, los ferroviarios andaluces celebraban en Málaga su primer Pleno Regional después de la fracasada huelga de octubre del 31. Por ello se auguraba un gran debate por las tendencias encontradas, donde el grupo opositor malagueño controlado por el PCE había mantenido una estrategia distinta durante la huelga, a la preconizada por el sector mayoritario.

A las 4 de la tarde del día 18, comenzaban las sesiones y como era habitual se abrían con la elección de la mesa presidencial. Las subsecciones que están representadas en el Pleno son: Málaga, 950 afiliados y representada por Rafael Teruel, Antonio Sánchez Alvarez y Agustín Campos; Bobadilla, 322 afiliados, Rafael Suarez del Rosal; Algeciras, 551 afiliados, Salvador Medina; Puente Genil, 540 afiliados, José Alvarado; Martos, 342 afiliados, Salvador Conde; Córdoba, 689 afiliados, Manuel Caballero Fernández; Granada, 320 afiliados, Manuel Ureña Bernal; Alicante, 295 afiliados, Manuel Sellés y Manuel Peyró Domenech; Utrera, 520 afiliados, Emilio Carrillo Acedo; Sevilla, 430 afiliados, Manuel Campillos; Jerez, 267, Domingo Díaz Ferrez que a la vez representa a los 227 afiliados de Cádiz (33).

Estos delegados, vienen a representar a un total de 5.988 ferroviarios.

También están presentes: Rafael Peña, por la C.R. del T. en Sevilla; Enrique Ordóñez por la Federación Local de Sindicatos Unicos de Málaga y Natividad

Adalia por Comité Nacional de la F.I.F.

El orden del día contenía los siguientes asuntos que iban a ser debatidos: Actitud del Pleno ante los sectores políticos opositores en esta organización. Informe de la Junta Administrativa del edificio social. Proposiciones generales y nombramiento del nuevo Comité.

Ya de entrada ese enfrentamiento quedaba patentizado, cuando Agustín Campos, delegado opositor por Málaga, preguntó sobre la presencia de los delegados que asisten al Pleno representando a la Federación Local de Sindicatos Unicos, si lo hacía en representación de la CNT, o como simples trabajadores. La mayoría de los delegados se mostraron disconformes con la postura de Campos, así Peña de la Confederación Regional de Andalucía, exterioriza su protesta contra la Subsección de Málaga a la que califica de ignorante en los asuntos sindicales, ya que como añade: "Si la clase ferroviaria fuera nuevamente al logro de sus reivindicaciones, necesitaría la ayuda de todos los trabajadores que pertenecen a la CNT" (34).

Al quedar por terminada esta polémica se pasó a debatir la memoria explicativa del Comité de Relaciones, después de censurar la actuación de la Subsección de Almería por su actuación en la huelga, entró en debate la gran cuestión que motivaba este Pleno y no era otro que el "juicio" que se hacía al grupo de oposición, puesto que su dirigente Antonio Sánchez Alvarez era acusado de haber creado un ambiente de desprestigio mediante la calumnia y la falsedad en un artículo publicado en "Mundo Obrero". Peña del Comité Regional, propone al Pleno una proposición incidental para que Sánchez Alvarez rectifique en los periódicos "La Tierra" y "Solidaridad Obrera", a lo que contestaría afirmativamente Sánchez Alvarez (35).

El discurrir del debate era un acoso permanente contra el grupo opositor, que llega a una gran tensión cuando el delegado por Málaga Agustín Campo, viene a acusar a la CNT de utilizar a la organización ferroviaria para sus fines insurreccionales. Los intentos de Campos de pedir disculpas ante el escándalo que se origina, apenas son aceptadas, ya que todos los delegados piden su expulsión. Si los ánimos están crispados, más suben de tono cuando se llega a discutir el manifiesto atribuido al grupo opositor malagueño, que según la mayoría de los delegados pertenecientes a la CNT, está lleno de difamación y calumnia, por ello el pleno que es el que ostenta el poder soberano, es el que tiene que sancionarlo. La propuesta de expulsión parte del delegado Medina de Algeciras y que apoyan todas las subsecciones.

Para ello se convoca una reunión con la Subsección de Málaga para informarle de los acuerdos y la determinación de la expulsión. La reunión resulta ser un tumulto, impidiendo su celebración, ya que la mayoría de los ferroviarios malagueños se solidarizan con los expulsados, quedando desautorizada la junta directiva. A partir de estos momentos los ferroviarios andaluces quedaban fragmentados en dos organizaciones.

Los expulsados siguiendo las estrategias sindicales del PCE, se constituyen en autónomos, encuadrados en el Sindicato Autónomo Ferroviario y Sur de España. El número de adheridos en un principio se acerca a los 1.238 (36).

NOTAS

- (1) Pocos estudios monográficos existen sobre el movimiento obrero ferroviario, a destacar el de Santiago Castillo que publica un artículo en *Historia* 16 n.º El profesor Antonio Nadal en su libro: *Andalucía ante el advenimiento II República. Coyuntura política y movimientos huelguísticos en la Málaga de 1930*. Málaga, 1980. Aborda la huelga ferroviaria de 1930.
- (2) AMANECER 30-7-1931.
- (3) *Ibidem*.
- (4) *Ibidem* 1-8-1931.
- (5) *Ibidem*.
- (6) *Ibidem* 2-8-1931.
- (7) *Ibidem*.
- (8) *Ibidem*.
- (9) *Ibidem* 3-8-1931.
- (10) Numerosos artículos se escriben en la prensa malagueña de esos meses sobre la situación de los ferroviarios: EL POPULAR; AMANECER; etc.
- (11) Sobre la evolución de los salarios: MEMORIA COMERCIAL DE 1930. CAMARA DE COMERCIO DE MALAGA.
- (12) AMANECER 2-8-1931.
- (13) EL POPULAR 23-9-1931.
- (14) AMANECER 25-9-1931.

- (15) Sobre la Compañía de Andaluces solamente existe el estudio de Pedro Tedde Lorca en Historia de Andalucía volumen VII. Los datos facilitados, pág. 288, sobre los ingresos por transportes de las principales mercancías desde 1931 a 1933, señalan una caída en la recaudación pues de los 20,6 (miles de pesetas) en 1931 se pasará a las 15 (miles de pesetas) en 1933.
- (16) AMANECER 2-10-1931.
- (17) EL POPULAR 2-10-1931.
- (18) *Ibidem* 14-10-1931.
- (19) EL POPULAR 14-10-1931.
- (20) AMANECER, EL POPULAR 15-10-1931.
- (21) *Ibidem* 18-10-1931.
- (22) *Ibidem*.
- (23) EL POPULAR y AMANECER 20-10-1931.
- (24) *Ibidem*.
- (25) *Ibidem* 21-10-1931.
- (26) AMANECER 21-10-1931.
- (27) EL POPULAR y AMANECER 26-10-1931.
- (28) *Ibidem* 27-10-1931.
- (29) *Ibidem* 27-10-1931.
- (30) *Ibidem* 28-10-1931.
- (31) EL POPULAR y AMANECER 29-10-1931.
- (32) AMANECER 29-10-1931.
- (33) EL POPULAR días 30-4: 1, 2, 3, 4, 5-5 de 1932.
- (34) *Ibidem*.
- (35) *Ibidem*.
- (36) EL POPULAR 23-5-1932.