

# Anarcosindicalistes al ferrocarril. La Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, 1931-1936\*

## *Anarcho-syndicalists in the railways. The «Federación Nacional de la Industria Ferroviaria» (National Federation of the Railway Industry), 1931-1936*

*per Raimon Soler*

### RESUM:

Aquest article vol ser una aportació a la història del sindicalisme anarcosindicalista a Espanya. Fins a l'enfonsament de la Dictadura de Primo de Rivera, la CNT no va poder articular un sindicat ferroviari capaç de fer la competència a l'SNF socialista, creant l'any 1931 la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (FNIF). La idea es va llançar des del feu anarcosindicalista de Barcelona, obtenint un èxit limitat ja que mai no va arribar a organitzar la majoria dels ferroviaris. A partir d'un seguiment de la premsa anarcosindicalista i de documents congressuals de la mateixa FNIF s'aborda l'anàlisi de la seva formació, de la seva estructura i de les limitacions de l'estratègia desenvolupada entre 1931 i 1936.

### PARAULES CLAU:

Sindicalisme ferroviari, anarcosindicalisme, FNIF, Espanya.

### ABSTRACT:

This is a contribution to the history of the Anarcho-Syndicalist labour movement in Spain. Until the collapse of Primo de Rivera's dictatorship, the Anarchist CNT was unable to organize a railway union that could compete with the socialist SNF, but in 1931 it created the National Federation of the Railway Industry (FNIF). The initiative, launched from the Anarcho-Syndicalist stronghold in Barcelona, achieved limited success only, since it never managed to organize a majority of rail workers. Using as its sources the Anarcho-Syndicalist press and the documents issued from the various FNIF conferences, the article studies the union's creation, its structure and the limitations of the strategy it developed between 1931 and 1936.

### KEY WORDS:

Railway unionism, Anarcho-Syndicalism, FNIF, Spain.

\* Aquest treball ha disposat del finançament del Grup de Recerca Història i Desenvolupament Econòmic (Indústria, Empresa i Sostenibilitat) del Departament d'Història i Institucions Econòmiques de la Universitat de Barcelona, finançat pel Comissionat per a Universitats i Recerca de la Generalitat de Catalunya (2009 SGR 153). Una primera versió es va presentar en un dels Seminaris d'Història del Treball 2011. Vull agrair als assistents els comentaris realitzats i, molt especialment, les indicacions rebudes per Cristina Borderias i Susanna Tavera.

## Introducció

Durant la primera meitat del segle xx, el ferroviari era, sens dubte, un sector estratègic per a l'economia espanyola. No debades, continuava essent el principal mitjà de transport terrestre tot i els problemes estructurals que tenia plantejats i l'aparició d'una nova competència (el transport per carretera amb vehicles de motor) que encara no l'havia desbancat.<sup>1</sup> Aquests problemes estructurals van generar tensions amb el personal ferroviari. Per això, per a les organitzacions sindicals era important disposar de potents federacions de ferroviaris encara que en aquest sector es presentaven serioses dificultats per poder plantejar conflictes, a diferència de la resta de la indústria o dels serveis. Potser és aquest fenomen el que ha determinat que no s'hagi prestat atenció al fet sindical en els ferrocarrils fins a temps relativament recents, i això tenint en compte que, en alguns moments, la corresponent federació ferroviària de la UGT havia arribat a representar més del 50% dels seus afiliats. Després del treball pioner de Santiago Castillo, els treballs de diversos historiadors, la majoria dels quals han intervingut en els successius Congressos d'Història Ferroviària, han vingut a omplir un buit en la historiografia del sindicalisme ferroviari en l'Espanya de la primera meitat del segle xx.<sup>2</sup> No obstant això, la majoria d'aquests treballs fan referència al sindicalisme ferroviari anterior a la Dictadura de Primo de Rivera, instaurada el 1923. El període de la Segona República ha estat escassament tractat, a excepció de l'últim paper de Plaza o d'algun article

1. Vegeu, per exemple, F. CAMBÓ Y BATLLE, *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, Madrid, Artes Gráficas Mateu, 1918; i COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA Y DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE, *El problema ferroviario en España. Estudios realizados y medidas legislativas adoptadas en España para intentar su resolución 1918-1932*, Madrid, 1932. En el IV Congreso de Historia Ferroviaria, celebrat a Màlaga el 2006, es va dedicar una sessió a la competència entre la carretera i el ferrocarril, que es pot consultar a: <http://www.docutren.com/archivos/malaga/descarga.htm>.

2. S. CASTILLO, «Orígenes del sindicalismo ferroviario», *Historia* 16 65, 1981, 25-36; E. P. JUEZ GONZALO, *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1992; i «La conflictividad laboral en las antiguas compañías de FF.CC. de España», *II Congreso de Historia Ferroviaria «Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid»*, Aranjuez, 2001; M. MORALES MUÑOZ, «El asociacionismo ferroviario en la provincia de Málaga (1870-1937)», *Revista Jábega* 84, 2000, 40-52; A. PLAZA PLAZA, «Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España», *IV Congreso de Historia Ferroviaria. 150 Años de ferrocarril en Andalucía: un balance*, Màlaga, 2006; i «La travesía del desierto del sindicalismo ferroviario entre 1918 y 1936», dins M. MUÑOZ RUBIO (ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011, 175-196; J. FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, «Las Compañías Ferroviarias ante el conflicto. El rechazo de la organización sindical reivindicativa y su plasmación en Asturias (1909-1917)», dins M. MUÑOZ RUBIO (ed.), *Organizaciones obreras y represión...*, 127-149; i «Militancia de clase y conflictividad laboral. Asturias y la Federación Nacional de Ferroviarios (1909-1920)», dins M. MUÑOZ RUBIO (ed.), *Organizaciones obreras y represión...*, 158-173; i F. DE LOS COBOS ARTEAGA i T. MARTÍNEZ VARA, «Gestión del conflicto laboral en las grandes empresas. Los modelos de dirección de las compañías ferroviarias Norte y MZA», dins M. MUÑOZ RUBIO (ed.), *Organizaciones obreras y represión...*, 101-125.

puntual sobre els ferroviaris andalusos.<sup>3</sup> A més, la majoria de treballs se centren en les federacions vinculades a la UGT, cosa lògica ja que van ser majoritàries en el món obrer ferroviari, encara que durant la Segona República, un fet rellevant va ser l'aparició d'una federació ferroviària vinculada a la CNT. En aquest sentit, tampoc la bibliografia a l'ús sobre la història de l'anarcosindicalisme no ha prestat cap atenció al sindicalisme ferroviari. Així, en treballs recents, com el d'Eulàlia Vega per a la CNT a Catalunya, a la síntesi coordinada per Julián Casanova sobre cent anys d'anarcosindicalisme a Espanya o al darrer treball de Termes sobre la història de l'anarquisme, les referències als ferroviaris hi són absents.<sup>4</sup> A més, els treballs que han abordat la història dels ferrocarrils han tendit a centrar-se en els seus aspectes economicofinancers, en el seu impacte sobre l'economia, en la relació entre el ferrocarril i la ciutat o els referits a l'ocupació, més que en els de les relacions laborals.<sup>5</sup> En aquest sentit, és significatiu que en el treball de Comín, Aceña, Muñoz i Vidal sobre 150 anys de ferrocarril a Espanya no es faci cap menció a la federació ferroviària anarcosindicalista, essent aquest un dels pocs treballs d'història ferroviària en general que fa referència als aspectes sindicals.<sup>6</sup>

La crisi de la dictadura i l'adveniment de la República van afavorir un rebrot explosiu dels moviments de base popular. I el sindicalisme ferroviari no va estar exempt d'aquesta eufòria, de manera que el desembre de 1932 entre el Sindicato Nacional Ferroviario (UGT) i la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (CNT) sumaven la quantitat de 73.021 afiliats, els quals representaven al 61% dels empleats en el ferrocarril.<sup>7</sup> Per trobar una xifra com aquesta ens hauríem de remuntar a l'any 1912, quan la Federación Nacional de Ferrovios Españoles va aconseguir agrupar una quantitat similar d'empleats. No hi ha dubte que, en el cas del període republicà, el fenomen nou va ser la incorporació d'un nombre destacat

3. PLAZA, «La travesía...»; MORALES, «El asociacionismo ferroviario...», J. VELASCO GÓMEZ, «Los ferroviarios andaluces en los primeros años de la II República (1931-32): entre la unidad, huelga general y la escisión», *Isla de Arriarán: Revista de Cultura y Científica* VII, 1997, 171-184.

4. E. VEGA, *Entre revolució i reforma: la CNT a Catalunya (1930-1936)*, Lleida, Pagès Editors, 2004; J. CASANOVA, *Tierra y libertad: cien años de anarquismo en España*, Barcelona, Crítica, 2010; J. TERMES, *Historia del anarquismo en España (1870-1980)*, Barcelona, RBA Libros, 2011.

5. En aquest sentit, per exemple, hom pot consultar la diversitat de temes tractats en els diversos congressos d'història ferroviària i les diverses publicacions de la col·lecció *Historia Ferroviaria*, de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

6. F. COMÍN COMÍN, P. MARTÍN ACEÑA, M. MUÑOZ RUBIO i J. VIDAL OLIVARES, *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, vol. 1, *La era de las concesiones a las compañías privadas*, Madrid, Anaya, 1998.

7. Les dades d'afiliació procedeixen de CNT. *Órgano de la Confederación Nacional del Trabajo de España*, 8-12-1932, y de SINDICATO NACIONAL FERROVIARIO (SNF), *Memoria que presenta el Comité nacional de este organismo al examen y discusión del Congreso ordinario que ha de celebrarse en Madrid durante los días 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 del mes de julio de 1933*, Madrid, Gráfica Socialista, 1933; les de l'ocupació, d'E. BALLESTEROS DONCEL i T. FERNÁNDEZ VARA, «Evolución del sector ferroviario español, 1893-1935», *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History* XIX/3, 2001, 637-677.

de ferroviaris a les files d'una central vinculada a la CNT: la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (FNIF).

Malgrat que aquesta federació ferroviària no suposava un dels grups més nombrosos dins de la CNT i que, en alguns casos, la resta de treballadors tenia recels dels ferroviaris,<sup>8</sup> un repàs sistemàtic de la premsa anarcosindicalista ens permet copsar el caràcter estratègic que la Confederació va conferir al sector ferroviari. A més, en alguns nuclis determinats, els ferroviaris, a causa de la concentració d'obres en tallers i dipòsits, constituïen alguna de les subseccions importants de les respectives federacions locals i van ser bastant actius al seu si. A més, el cas de la FNIF ens permet abordar de nou alguns dels debats que històricament i historiogràficament s'han donat entorn de la CNT, com són la influència catalana sobre l'organització, el model organitzatiu o els límits de la línia revolucionària imposada per la FAI per al desenvolupament de l'acció sindical. Per això, en un primer apartat abordaré el procés de fundació de la FNIF, en un segon apartat em centraré en el procés d'expansió del sindicat, seguiré exposant què pot aportar el cas de la FNIF entorn del debat sobre el model d'organització sindical i conclouré amb l'anàlisi de l'actuació de la FNIF des de la seva creació fins a 1936.

### *La Federación Nacional de la Industria Ferroviaria: una iniciativa catalana*

La CNT va tenir des dels seus orígens un marcat accent català, començant pel fet que va sorgir d'un acord de la Confederació Regional de Societats de Resistència Solidaritat Obrera al congrés que va celebrar a Barcelona el 1910. D'aquesta manera, la importància de la Confederació Regional del Treball catalana va ser determinant en la història del sindicat anarcosindicalista.<sup>9</sup> Per això, una part important de les confederacions adherides a la CNT retreien als seus companys catalans que aquests imposaven les seves tàctiques a causa del seu pes majoritari en la Confederació, arribant a l'extrem que, en alguna ocasió, se'ls va a acusar d'exercir una mena d'imperialisme català.<sup>10</sup> En cert sentit, la creació de la FNIF, respondria a aquest mateix patró i a aquesta hegemonia catalana, tot i que, com veurem seguidament, cal establir alguns matisos.

8. Per exemple, en el Ple Regional celebrat a Sabadell l'abril de 1932, en el punt àlgid de l'enfrontament entre trentistes i faistes, la FNIF rebia un suport matisat de l'organització confederal en cas que esclatés un conflicte general al sector ferroviari i, a més, el representant del Sindicat de la Construcció de Sabadell demanava als «ferroviarios, en bien de su propia causa, que alternen con los obreros». *Solidaridad Obrera*, 30-4-1932.

9. Sobre la construcció de la CNT a Catalunya i altres regions espanyoles a partir del nucli fort de Barcelona, abans del període que s'estudia en aquest treball, podem consultar P. GABRIEL, «Propagandistas confederales entre el sindicato y el anarquismo. La construcción barcelonesa de la CNT en Cataluña, Aragón, País Valenciano y Baleares», *Ayer* 45, 2002, 105-145.

10. E. UCÉLAY-DA CAL i S. TAVERA, «Un andamio en movimiento: organigrama y territorio en la CNT», dins J. L. OYÓN i J. J. GALLARDO, (COORD.), *El cinturón rojinegro. Radicalismo cenetista y obrerismo en la periferia de Barcelona 1918-1939*, Barcelona, Ediciones Carena, 2004, 337-431.

A mitjan de la dècada de 1920, ja en plena Dictadura de Primo de Rivera, el sindicalisme ferroviari a Espanya va iniciar un procés de reorganització de la mà del Sindicato Nacional Ferroviario (SNF) adherit a la UGT. Després del fracàs de la vaga ferroviària de 1917 i fins a l'inici de la dictadura, el nombre de treballadors del carril que es van agrupar en l'organització ferroviària socialista va anar descendint paulatinament, de manera que cap a 1920 la mateixa UGT va decidir reestructurar la seva federació de ferroviaris i constituir l'SNF.<sup>11</sup> Però la dictadura va interferir en el seu desenvolupament, tot i que la central socialista va gaudir de la total permissivitat del règim i amb el suport afegit de la il·legalització de la competència sindical que suposava la CNT. D'aquesta manera, si el 1917 la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles, precedent de l'SNF, tenia 26.705 afiliats, el 1920 aquest nombre havia passat a uns 9.000, aproximadament, per situar-se al nivell més baix d'afiliació de ferroviaris el 1924, amb 6.500, un cop constituït ja l'SNF. Tanmateix, a partir de 1926, quan la direcció del sindicat ferroviari socialista va decidir realitzar els seus congressos de manera itinerant, el nombre d'afiliats al mateix no va deixar d'incrementar-se. D'aquesta manera, al Congrés de l'SNF celebrat a Saragossa el 1927 els militants havien augmentat fins a 13.846, incrementant-se en els anys següents. Al Congrés Ferroviari de 1928, celebrat a Barcelona, ja eren 18.526 els federats representats en ell. I el 1931, amb l'eufòria de la proclamació de la República, el nombre de ferroviaris adherits a l'SNF havia arribat a 48.500.<sup>12</sup>

D'altra banda, sembla clar que abans de 1931 la CNT no va aconseguir articular un sindicat ferroviari a nivell espanyol que competís en igualtat de condicions amb les federacions ferroviàries de la UGT. Només a Catalunya i a Andalusia s'havia discutit aquesta hegemonia. A Catalunya, els ferroviaris tenien una llarga tradició d'organització autònoma, articulada entorn dels nuclis republicans i anarcosindicalistes. Els principals impulsors del sindicalisme ferroviari abans de 1917 havien estat Luis Zurdo Olivares i Pere Ribalta, tots dos vinculats al Partit Republicà Radical.<sup>13</sup> Després del fracàs de la vaga de 1917, també els nuclis anarcosindicalistes catalans del sector ferroviari van quedar en la mínima expressió. El 1918, la CNT va intentar la reorganització dels treballadors del carril catalans al Congrés de Sants, celebrat en aquest barri barceloní entre el 28 de juny i l'1 de juliol d'aquest any. Hi van assistir només tres organitzacions de ferroviaris: la Secció Catalana de MZA (150 afiliats), la Secció de Barcelona de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (600) i els ferroviaris de Tarragona (30). Pablo Ullod, un dels empleats

11. PLAZA, «La travesía...».

12. Vegeu J. MARTÍN RAMOS, *Historia de la UGT*, vol. 2, *Entre la revolución y el reformismo 1914-1931*, Madrid, Siglo XXI de España Editores 2008; M. BIZCARRONDO, *Historia de la UGT*, vol. 3, *Entre la democracia y la revolución, 1931-1936*, Madrid, Siglo XXI de España Editores 2008; *Justicia. Órgano de la Federación Catalana de la Unión General de Trabajadores y portavoz de los principios socialistas*, 25-10-1928; i SNF, *Memoria...*, 84.

13. J. PRADAS ANDREU, «Luis Zurdo Olivares: entre l'obrerisme i el radicalisme», *Col·loqui Internacional «Revolució i Socialisme»*, vol. II, *Comunicacions*, Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, Departament d'Història Moderna i Contemporània - Institut Francès de Barcelona - Fundació Caixa de Catalunya, 1989, 287-301.

seleccionats arran de la vaga de 1917, era un dels principals impulsors de l'intent de reorganització i va ser elegit secretari retribuït de la CNT en aquesta assemblea.<sup>14</sup>

L'altra zona de l'Estat on els sindicats ferroviaris socialistes van veure qüestionada la seva hegemonia va ser Andalusia. Com en el cas català, les organitzacions de ferroviaris andalusos van mantenir una relació díscola amb el sindicalisme ugetista. Al principi de la dècada de 1920, els ferroviaris andalusos es van reorganitzar en el denominat Sindicato de Andaluces y Sur de España, el qual tenia el 1924 5.009 afiliats el 1924. L'SNF va convidar el Sindicato de Andaluces a fusionar-s'hi i, encara que inicialment semblava que aquest acte es produiria, el Congrés d'Andaluces celebrat a Màlaga el desembre de 1924 va rebutjar la integració a la UGT i es va convertir en un sindicat autònom que no va gaudir, per tant, del favor del règim.<sup>15</sup>

Situats en la clandestinitat els sindicats anomenats revolucionaris, molts dels ferroviaris anarquistes i comunistes van decidir integrar-se en les files de l'SNF a partir de 1926, cosa que devia influir també en el creixement de la seva afiliació abans esmentat.<sup>16</sup> Això significa que una part de la militància en els Consells Obrers de l'SNF tant a Catalunya com a Andalusia tornaria a les files anarcosindicalistes quan desaparegués la situació d'excepció. Així ho apuntava S. Riera i Borrell, militant de l'SNF, en un article publicat al setmanari *L'Opinió*, amb motiu del Congrés d'aquest sindicat celebrat a Barcelona, indicant que, atesa la situació de dictadura en què es vivia, l'entusiasme dels ferroviaris i del moviment obrer català no era excessiu. En aquest article considerava que el socialisme centralista era un obstacle al desenvolupament del moviment obrer i posava com a exemple un desaparegut sindicat regional ferroviari, els militants del qual...

[...] freturosos de desensopir la classe ferroviària, són els que conscientment i paulatinament han anat ingressant al Sindicat nacional tot i sabent que no fóra allí el lloc on podrien esplaïar llur ideari que deixa molt lluny el que aquest organisme pretén inculcar als carrilaires d'aquí.

Per a Riera, si els sindicalistes ferroviaris catalans havien fet el pas d'entrar a l'SNF era perquè estaven...

[...] ben convençuts també que no serà tampoc de la disgregació i de l'ensopiment sinó de la unió de tots en la forma que les circumstàncies permetin que podrà sortir-ne un dia o altre entre els carrilaires el «vertader» entusiasme per les qüestions socials que tan poc interès semblen desvetllar en els moments actuals.

14. PLAZA, «Los orígenes...»; *Solidaridad Obrera*, 16-12-1918.

15. PLAZA, «La travesía...», 185-187; VELASCO, «Los ferroviarios andaluces...», 172. La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces explotava, des de 1916, les línies de Linares-Almeria i de Moreda-Granada en règim d'arrendament; aquestes línies eren propietat de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, la qual va ser absorbida per Ferrocarriles Andaluces el 1929.

16. PLAZA, «La travesía...», 188.

L'autor de l'article no dissimulava la seva animadversió cap als dirigents socialistes espanyols i considerava que era evident que, un dia o un altre, el sindicalisme català tornaria a ressorgir encara que «si això arriba, ja es pot donar per segur que no serà pas portant la davantera els senyors socialistes (?) de la 'casa del pueblo'». <sup>17</sup>

Efectivament, entre 1929 i 1930, una vegada semblava clar que el règim s'estava enfonsant, les crítiques a l'SNF per la seva participació en els comitès paritaris van començar a manifestar-se clarament i es va produir un procés de reorganització dels antics sindicats confederals, també en el cas dels ferroviaris. A més, les organitzacions ferroviàries catalanes de la CNT es van beneficiar de l'ingrés d'alguns grups comunistes, expulsats de l'SNF per les seves crítiques a l'actuació durant la dictadura. <sup>18</sup> La reorganització de l'anarcosindicalisme català es va intensificar durant la segona meitat de 1930. Al juliol, es va celebrar una Conferència Regional de la CNT per estructurar de nou les forces anarcosindicalistes, arran de la qual es va formalitzar la reobertura de nombrosos sindicats a tot Catalunya. L'agost d'aquest any, reapareixia *Solidaridad Obrera*, des de la qual es van publicar les instruccions per tal de tornar a organitzar els antics sindicats únics de la regional catalana de la CNT que encara no ho havien fet. Va ser en aquest context que el sindicalisme ferroviari anarcosindicalista català va llançar la idea de la creació de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (FNIF).

Amb aquest objectiu es va convocar els delegats regionals a una reunió al Cinema Marina el diumenge 8 de març de 1931. L'assemblea va ser presidida pel dirigent vilanoví Pere Pujol i, segons *Solidaridad Obrera*, «con un número considerable de camaradas delegados de la región catalana». El primer punt a tractar (ordre del dia) i el segon (orientació a seguir) es van aprovar per assentiment, sense debat ni discussió. En el tercer punt de l'ordre del dia, que corresponia a la lectura dels estatuts, un membre de l'SNF es va aixecar per manifestar-se contrari a la nova organització que s'anava a constituir i, després de la reprovaçió per part del president, l'assemblea «se le echó encima» i el defensor del sindicat socialista va haver de depositar la seva actitud. En aquest punt sí que hi va haver algunes esmenes. Entre altres coses, un dels assistents va proposar que les seccions d'empresa es denominessin sindicat d'empresa i el Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria passés a denominar-se Federación Nacional de la Industria Ferroviaria –segurament per diferenciar-se més de l'SNF de la UGT. Finalment, els estatuts van ser aprovats per unanimitat amb les esmenes i amb el propòsit que, quan es pogués, es durien a impremta. Com és habitual en aquest tipus d'actes, es va tancar amb un punt de precís i preguntes, en el qual la majoria dels que van intervenir van tornar a insistir en la crítica a l'SNF «por su quietismo e incapacidad», en resposta al militant d'aquest sindicat que havia intervingut en l'assemblea. En un altre ordre de coses, un dels assistents va preguntar si es podien admetre obrers militaritzats al sindicat

17. S. RIERA BORRELL, «Atran del Congrés Nacional Ferroviari», *L'Opinió*, 15-12-1928.

18. *La Señal. Portavoz de la Federación Nacional de Puertos de España y Sección Ferroviaria*, 15-3-1930.

cenetista, a la qual cosa l'assemblea va acordar que no es podia admetre cap obrer mentre n'estigués.<sup>19</sup>

A partir de l'assemblea del cinema Marina, la tasca principal va ser la d'organitzar la Federación Nacional. Per a això, es va haver d'esperar que fos proclamada la República. En principi, el Comitè de Relacions ferroviàries, que s'havia d'encarregar de l'organització estatal, es va establir a Vilanova i la Geltrú fins al començament de maig, però es va traslladar a Madrid a mitjan aquell mes. En el marc de l'expansió de la filiació sindical dels primers mesos de la República, s'havia creat un sindicat ferroviari a la capital de la República, el qual s'havia adherit a la CNT. Això va permetre que el Comitè de Relacions es traslladés a la capital d'Espanya. Aquest Comitè tenia la funció de centralitzar i coordinar la informació necessària per dur a terme la reconstrucció de l'organització ferroviària.<sup>20</sup> Mentrestant, els ferroviaris catalans avançaven en la seva estructuració i celebraven una nova assemblea a principis de maig. En aquesta, es va nomenar la junta de la Federació Regional de la futura FNIF, la qual va quedar constituïda per José Ramos, president –elegit en una disputada votació en la qual competia amb Juan Esteban–, Alfredo Alenda, secretari, Lorenzo Ministrall, tresorer, Francisco García, comptador, i es van nomenar com a representants a la Federació Local de Barcelona i la Confederació Nacional un militant, el cognom del qual era Asenjo, i Andrés Ferrando, respectivament. En aquesta assemblea, a més, es van plantejar alguns altres temes. Es va tornar a ratificar la negativa a admetre cap obrer militaritzat, mentre no renunciés a la seva categoria militar; es va acordar, en canvi, admetre els que haguessin militat als Sindicats Lliures «cuya actuación no aparezca sospechosa, rechazando a cuantos hayan actuado ostensiblemente y en perjuicio de nuestro organismo», a més es van plantejar algunes qüestions concretes sobre la interpretació que les companyies donaven a la festa nacional republicana del 14 d'abril i sobre sis companyes que la MZA volia separar del servei. En una nova assemblea, celebrada el 30 de maig, es nomenaven els delegats de cada secció de la Federació Catalana.<sup>21</sup>

El pas definitiu per estructurar la FNIF es va donar el 10 de juny. Aprofitant la celebració del Congrés Nacional de la CNT del 10 al 16 de juny de 1931, a Madrid, es va convocar també una Conferència per preparar la creació de la federació ferroviària de la central confederal. En aquesta primera Conferència van assistir-hi delegacions de la Corunya, Vilanova i la Geltrú, Màlaga, Còrdova, Barcelona, Alacant, Tarragona, Vilafranca del Penedès, Sevilla, Girona, Lleida, del «Norte» –sense especificar si és una indicació geogràfica o de la companyia–, Gijón, Oviedo, Puertollano, València, Móra la Nova i Reus; com a observadors, van assistir-hi els delegats del Sindicato de Andaluces y Sur de España, que van afirmar que tots els seus afiliats miraven amb simpatia la CNT, però que estaven pendents d'una assemblea que ratifiqués la seva adhesió a la Confederació. A més, els dirigents de la FNIF assenyalaven l'existència d'alguns nuclis organitzats que no haurien pogut

19. *Solidaridad Obrera*, 11-3-1931.

20. *Solidaridad Obrera*, 6-5-1931 i 9-5-1931.

21. *Solidaridad Obrera*, 4-6-1931.



participar en els treballs de la Conferència: Cartagena, Xàtiva, Navalmodal de la Mata, Saragossa i Pamplona, entre d'altres.<sup>22</sup>

### *Expansió, implantació territorial i dimensió de la FNIF*

La FNIF era, en el seu inici un sindicat modest amb relació a l'SNF de la UGT. En una entrevista publicada a *Solidaridad Obrera* feta als dirigents de la recentment creada FNIF, s'afirmava que tenia 9.180 afiliats, xifra molt propera als 10.808 que reunien els sindicats ferroviaris que van assistir al congrés de la CNT al juliol. El 1932, en ocasió del Primer Congrés ordinari de la FNIF, el diari *CNT. Órgano de la Confederación Nacional del Trabajo* indicava la xifra de 14.000 afiliats el juliol de 1931.<sup>23</sup> Donant per bona aquesta xifra, això significava una dimensió tres vegades i mitja menor que la central ferroviària ugetista, la qual tenia 48.500 afiliats. Si a la FNIF li afegísim els 10.000 afiliats amb què es comptava a partir de la incorporació del Sindicato de Andaluces, això representaria una organització que continuava sent aproximadament la meitat que l'SNF, incloent, per tant, només el 20% dels empleats en el ferrocarril a Espanya.<sup>24</sup> A més, segons les dades del Congrés Confederat, la FNIF en el seu inici era encara un sindicat eminentment català (més del 55% dels afiliats). Aquesta informació també posa en evidència que un bon nombre de seccions del Sindicato de Andaluces i d'alguna altra companyia, com la MZA, havia decidit ingressar a la CNT abans que el Sindicato de Andaluces y Sur de España celebrés la seva assemblea, representant prop del 34% de l'organització.<sup>25</sup>

Com a resultat de la campanya d'agitació i propaganda desenvolupada al llarg del darrer trimestre de 1931 i de tot l'any 1932, la FNIF va viure un procés de creixement relativament considerable, doblant els seus efectius entre el juliol de 1931 i el desembre de 1932. Tal com es desprèn del que hem dit fins aquí, el principal reforç organitzatiu que va rebre en els seus inicis va ser la incorporació del Sindicato de Andaluces a la nova organització. Això es va realitzar poques setmanes després de la conferència esmentada, en un congrés que el sindicat andalús va celebrar entre el 25 de juliol i el 2 d'agost 1931, al qual van assistir les seccions de Màlaga, Bobadilla, Puente Genil, Còrdova, Cadis, Sevilla, Utrera, Algesires, Martos, Almeria, Alacant i Jerez. La integració a la CNT va ser motiu de debat a causa de la forta implantació del Partit Comunista d'Espanya (PCE) a la secció de Màlaga. Malgrat la seva oposició, la resta de seccions es va inclinar per la integració a la FNIF, després d'haver realitzat un plebiscit previ al congrés. En algunes de les seccions les vota-

22. *Solidaridad Obrera*, 2-7-1931.

23. *Solidaridad Obrera*, 2-7-1931; *CNT. Órgano de la Confederación Nacional del Trabajo*, 8-12-1932.

24. BALLESTEROS i FERNÁNDEZ VARA, «Evolución...»; *Solidaridad Obrera*, 2-7-1931.

25. Els sindicats ferroviaris andalusos assistents al Congrés del Teatro de la Comedia de Madrid eren el sindicat ferroviari de Còrdova (734 militants), Sindicato de Andaluces de Martos (Jaén, 450), el de Bobadilla (Màlaga, 350) i el sindicat de ferroviaris de la MZA de Sevilla (360). Hom pot consultar el llistat de delegats a *Veu Obrera* (<http://www.veuoברה.org/00fneft/931assis.htm> [consulta del 21-6-2012]).

QUADRE 1  
Afil·liats a la FNIF per comitès regionals, 1931-1936

<i>Comitès regionals</i>	<i>Afil·liats</i>			<i>Percentatge</i>		
	1931	1932	1936	1931	1932	1936
Catalunya	5.927	10.696	7.925	56,0	37,7	42,2
Andalusia i Extremadura	3.704	9.956	6.520	35,0	35,1	34,8
Llevant (País Valencià i Múrcia)	250	1.598	1.670	2,4	5,6	8,9
Centre (ambdues Castelles i Madrid)	697	3.354	1.190	6,6	11,8	6,3
Aragó, Rioja i Navarra		1.046	1.050		3,7	5,6
Nord (País Basc)		448	405		1,6	2,2
Galícia		595			2,1	
Astúries		557			2,0	
Zona d'Àfrica		86			0,3	
<b>Total</b>	<b>10.578</b>	<b>28.336</b>	<b>18.760</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonts: *Los congresos del anarcosindicalismo*. Madrid 1931. *Congreso Extraordinario de la CNT*, Barcelona, Projecció Editorial S. Coop., 3-13; *CNT. Órgano de la Confederación Nacional del Trabajo de España*, 8-12-1932; FEDERACIÓN NACIONAL DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA (FNIF), *Segundo Congreso de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Memoria que el Comité Nacional presenta al estudio de las Subsecciones*, Madrid, Gráficas Nacional, 1936, i *Veu Obrera* (<http://www.veuobrera.org/00finest/931assis.htm> [consulta de 27-3-2012]).

cions van donar uns resultats que no deixaven lloc a dubtes, com en el cas d'Almeria, en la qual es va aprovar la integració al sindicat anarcosindicalista per 424 vots a favor, 4 en contra i 4 abstencions. Al final, però, es va arribar a una solució de compromís acordant que el Sindicat de Andaluces s'integraria a la CNT però que la Federació Anarquista Ibèrica (FAI) no podria interferir en les seves decisions.<sup>26</sup>

D'aquesta manera, si el juliol de 1931 el nombre d'afil·liats de la FNIF s'acostava als 14.000, amb la incorporació del Sindicat de Andaluces s'arribava a la xifra aproximada de 24.500 militants. La campanya de propaganda havia fet efecte al principi de 1932, atès que el nombre de carrilaires que es van incorporar al sindicat ferroviari de la CNT va augmentar fins a més de 27.000 al març del mateix any. A partir d'aquí, el creixement de l'afiliació es va moderar, arribant a poc més dels 30.000 militants al setembre. En el tram final de l'any 1932 el nombre d'afil·liats havia tornat a baixar fins als 28.326, que són els que estaven representats en el Primer Congrés ordinari de la FNIF. La moderació i fins i tot el decreixement de l'afiliació s'han d'entendre en el marc de la confrontació interna que va viure

26. Vegeu VELASCO, «Los ferroviarios andaluces...».

la CNT en aquest any. En primer lloc, l'objectiu van ser els comunistes del PCE, forts en algunes seccions d'Andalusia, com la de Màlaga, i els del BOC, que tenien implantació en algunes de Catalunya, com era el cas de Lleida. L'assetjament als comunistes catalans va culminar en el Ple Regional de la CNT celebrat a Sabadell l'abril de 1932, en el marc de l'enfrontament contra els trentistes i els anomenats Sindicats d'Oposició. A Andalusia es va expulsar els comunistes en un Ple de la Secció Andalusia de la FNIF celebrat al maig.<sup>27</sup> En resum, davant la insistència de la propaganda anarcosindicalista que no cessava de repetir el fracàs de l'SNF, de destacar les desercions que es produïen al seu si i l'augment incessant d'afiliats de la FNIF, aquesta tot just havia aconseguit agrupar, tal com hem dit, una mica més de 28.000 ferroviaris mentre que l'SNF agrupava el 1932 uns 44.000 treballadors en les empreses ferroviàries. Entre 1933 i 1936, amb la intensificació de la repressió contra els sindicats anarcosindicalistes, després del fracàs de la vaga revolucionària de desembre de 1933, amb el canvi polític que es va produir a Espanya i amb la repressió subsegüent a la revolució d'octubre de 1934, la FINF va patir un desmantellament encara més gran i va quedar reduïda a la xifra de 18.760 afiliats. No obstant això, la debilitat de la FNIF no va ser causada solament per la repressió, sinó per les pròpies dificultats de l'organització. D'aquesta manera, la *Memòria del Congrés* de la FNIF de 1936 està plena de requeriments a les subseccions perquè aportin les quotes que deuen al Comitè Nacional i explicita clarament que la irregular publicació de *Cultura Ferroviaria* –el seu òrgan de premsa– era causada en bona part pels problemes econòmics, més que per la repressió.<sup>28</sup>

### *La FNIF: una federació d'indústria de la CNT*

Els debats sobre com estructurar la CNT per respondre millor a les necessitats de la lluita sindical, de la revolució i fins i tot per apuntar les formes que hauria de prendre la futura societat amb el comunisme llibertari van ser alguns dels que més temps van ocupar als delegats en els diversos congressos de la Confederació. El debat més conegut és, sens dubte, el que va conduir a la formació dels sindicats únics d'indústria, adoptats primer al Congrés de Sants (1918), per a Catalunya, i després al Congrés del Teatro de la Comedia de Madrid (1919), per a la resta d'Espanya. Menys conegut és el debat sobre la possibilitat de crear federacions nacionals d'indústria. Encara que en alguns dels primers congressos s'havia acordat la possibilitat de crear federacions nacionals d'oficis, no va ser fins a 1919 que la Confederació va debatre sobre la possible creació de federacions d'indústria. En aquest Congrés això va ser rebutjat per una àmplia majoria, que va assumir els arguments dels que criticaven les federacions d'ofici o d'indústria en nom del fracàs que havien recollit fins al moment i del fet que es considerava que era l'àmbit local o territorial el que

27. VELASCO, «Los ferroviarios andaluces...», 181-183.

28. FEDERACIÓN NACIONAL DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA (FNIF), *Segundo Congreso de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria. Memoria que el Comité Nacional presenta al estudio de las Subsecciones*, Madrid, Gráficas Nacional, 1936.

permetia establir llaços de solidaritat de classe, evitant els interessos corporatius de cada gremi. Al Congrés celebrat a Madrid el juny de 1931, la qüestió es va tornar a plantejar, donant lloc a un intens debat entre un sector pròxim a la FAI, encapçalat per Joan García Oliver, que acusava els redactors del dictamen de la ponència de marxistes i criticava les federacions nacionals d'indústria com un element que anul·lava el sindicat únic i promovia la burocratització i la professionalització dels quadres. Per contra, Joan Peiró va defensar un per un els punts de la ponència, al·legant que l'estructura de la Confederació es mantenia i només s'hi afegia la possibilitat de crear federacions nacionals d'indústria. Tot i que el dictamen de la ponència va ser aprovat per una àmplia majoria, les federacions nacionals d'indústria no van tenir, a la CNT, un desenvolupament gaire brillant, i el 1938, en plena Guerra Civil, encara es va tornar a plantejar la possibilitat de reactivar aquest tipus d'estructures dins de la CNT.<sup>29</sup>

La FNIF es va plantejar des del seu inici com una federació d'indústria, de manera que quan va arribar el Congrés de juny de 1931, aquest aspecte es tractava com un fet consumat. Ja al principi de gener d'aquest any, Pere Pujol, un dirigent ferroviari de Vilanova i la Geltrú, plantejava clarament que el futur sindicat ferroviari de la CNT a nivell d'Espanya hauria de ser una federació d'indústria ja que «nuestro sindicato debe ser diferente de la Confederación Nacional», i en conseqüència s'havia d'organitzar en base a seccions i companyies «y así plasmar con más perfección el sindicato del tipo de industria representando el más alto sentido federalista».<sup>30</sup> L'estructuració definitiva de la FNIF es va tractar a la Conferència de constitució celebrada a Madrid prèvia al Congrés confederal. La Federación Nacional de la Industria Ferroviaria quedava organitzada en seccions d'empresa. La idea era tenir-ne tantes com empreses hi havia, encara que en aquells moments només estaven constituïdes les de Norte i les de MZA, totes dues amb seu a Barcelona. Poc temps després s'hi sumarien les de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. En aquelles estacions on hi hagués un nombre important de ferroviaris es crearien subseccions, les quals podien reunir una o més estacions. La FNIF tenia seu a Madrid on residia un Comitè de Relacions dedicat a tasques d'administració, informació i propaganda. Ara bé, també es creaven comitès regionals, però això va ser una tasca que es va acabar demostrant que no era senzilla. Al Congrés extraordinari celebrat el 20 de juliol de 1933, l'únic Comitè Regional de Relacions constituït era el català i la ponència recollia la necessitat de constituir immediatament els d'Andalusia i Extremadura, Centre, Llevant, Aragó, Rioja, Navarra i Nord, i Astúries i Galícia. Finalment, el 1936 l'estructura regional va quedar dibuixada en les sis zones que acabem d'esmentar.<sup>31</sup>

Tanmateix, es considerava la subsecció com la veritable base de l'organització. Aquesta cèl·lula gaudia d'una àmplia autonomia en la seva zona, però estava obli-

29. M. GONZÁLEZ URIÉN i F. REVILLA GONZÁLEZ, *La CNT a través de sus congresos*, Mèxic DF, Editores Mejicanos Unidos, 1981, 82-115.

30. *Solidaridad Obrera*, 20-1-1931.

31. FNIF, *Segundo Congreso...*, 18 y 72.

gada a comunicar qualsevol petició que es formulés a la seva secció i aquesta, al seu torn, l'havia de remetre al Comitè Nacional per tal d'articular millor la solidaritat. Les subseccions s'integraven a les federacions locals. Potser per això, el 1936 la subsecció de Madrid Norte va proposar la seva substitució per la de sindicats únics de ferroviaris en aquelles localitats en què hi hagués diverses companyies ferroviàries.<sup>32</sup> Tal vegada, més important que el nombre d'afiliats era la necessitat de la CNT de mantenir una àmplia expansió territorial, tal com suggereixen Ucelay-Da Cal i Susanna Tavera, d'aquí la insistència en la creació dels Comitès de Relacions Regionals i també la insistència en la propaganda per tot el territori espanyol, encara que la debilitat numèrica que es va assolir mostri els límits d'aquesta estratègia.<sup>33</sup>

*Entre el sindicalisme i l'anarquisme: el fracàs de l'acció directa al sector ferroviari*

Immediatament després de constituïda formalment la FNIF, a partir de la tardor de 1931, l'organització es va llançar a una extensa campanya de propaganda i agitació en els nuclis ferroviaris de tot el territori espanyol, amb l'objectiu d'acumular forces per a un possible moviment vaguístic.<sup>34</sup> Un dels instruments d'aquesta propaganda va ser la publicació de *Cultura Ferroviaria*, el primer número de la qual va aparèixer l'1 d'octubre de 1931 com a resultat dels acords de la Conferència celebrada a Madrid el juny anterior. Però el primer embat efectiu contra les companyies i contra el govern el va llançar la FNIF des de la seva secció andalusa, un cop incorporat el Sindicato de Andaluces y Sur de España a la federació ferroviària anarcosindicalista. Es tracta de la vaga general ferroviària desenvolupada a mitjan octubre a tot Andalusia. Un conflicte utilitzat com a element propagandístic de primer ordre per la FNIF. El moviment tenia les seves arrels en la proposta de contracte col·lectiu que el Sindicato de Andaluces havia presentat a la companyia el 1928. Aquesta proposta va ser rebutjada pels empresaris i, encara que havia passat també al Comitè Paritari, la part patronal es va negar a discutir-lo. Aquest mateix contracte, amb algunes modificacions, va ser presentat novament a l'empresa després del Congrés d'agost de 1931, sol·licitant a més, un augment de 3 pessetes per a totes les categories amb els objectius de compensar la pèrdua de poder adquisitiu i equiparar els salaris que pagava la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces als de la resta del col·lectiu ferroviari espanyol. Davant la negativa de l'empresa a acceptar el contracte i l'augment, la vaga va ser convocada per a la nit del 16 al 17 d'octubre. El moviment, encara que no va ser complet, va tenir una amplitud considerable i va afectar uns 8.500 treballadors dels, aproximadament, 10.000 que,

32. FNIF, *Segundo Congreso...*, 73.

33. UCELAY-DA CAL i TAVERA, «Un andamio en movimiento...».

34. Entre el 15 de setembre de 1931 i el 30 d'octubre de 1932 he localitzat a *Cultura Ferroviaria* uns 54 mítings de propaganda sindical de la FNIF que abraça pràcticament tot el conjunt de la geografia de l'Espanya peninsular (amb presència a totes les actuals comunitats autònomes, excepte Cantàbria). També a *Cultura Ferroviaria* s'esmenten vuit mítings prohibits a Catalunya i un a Saragossa.

treballaven en aquesta empresa. La vaga es va allargar durant onze dies. L'oposició ferma del Govern a la vaga, la repressió del governador civil de Màlaga, que va detenir el Comitè de Vaga i va clausurar el local dels ferroviaris, les promeses que es van fer que els ferroviaris obtindrien alguns guanys i la propaganda de l'SNF que acusava els ferroviaris andalusos de frustrar millores que s'estaven negociant per a la resta de sector, van ser els elements que van convèncer el Comitè de Relacions d'Andalusia i el Comitè Nacional de la FNIF a aturar la vaga.<sup>35</sup>

El fracàs del conflicte d'Andaluzes no va desanimar els ferroviaris afiliats a la FNIF, que el van utilitzar com una mostra de la determinació en la defensa dels interessos dels obrers del carril per part dels anarcosindicalistes i de la «traïció» als ferroviaris per part dels dirigents de l'SNF. Entre el 8 i el 10 de febrer de 1932 es va celebrar un Ple Nacional de la FNIF, en què fixava les seves reivindicacions, les quals serien ratificades al Congrés que s'havia de celebrar a la fi d'aquest any. Aquestes demandes es dividien en dos tipus: «morals» i «materials». Entre les primeres cal destacar l'equiparació de drets entre els treballadors de les diverses companyies, la readmissió dels treballadors processats per causes socials o polítiques, demandes en favor dels accidentats i dels treballadors eventuais i la reclamació de l'exempció de pagar l'impost d'utilitats per part dels treballadors. Quant a les reclamacions econòmiques o «materials» es demanava la supressió dels sous diaris i, en conseqüència, l'augment de 1.500 pessetes anuals fins a arribar al màxim de 6.000 per als salaris més baixos, la creació d'un escalafó tancat amb augments per biennis, triennis, quadriennis i quinquennis, el respecte estricte de la jornada de vuit hores i la jubilació forçosa als 60 anys amb el sou íntegre i als 55 amb el 80% del sou. La majoria de les empreses van respondre a aquestes peticions amb l'afirmació que serien estudiades, cosa que per a la central ferroviària anarcosindicalista significava el rebuig *de facto* a acceptar-les. Acte seguit, la FNIF denunciava que les companyies acabaven de llançar una ofensiva contra els treballadors, anunciant una reducció d'un 12% del personal que s'iniciaria amb l'eliminació dels temporers.<sup>36</sup> Per tant, el Comitè Nacional considerava que s'havia d'activar la preparació d'una possible vaga general, tal com s'havia acordat en el Ple de febrer.

El punt culminant de les crítiques contra les companyies i contra el Govern de la República, i molt especialment contra Indalecio Prieto –ministre d'Obres Públiques i destacat militant del PSOE– i els dirigents del SNF, es va produir amb motiu de l'augment del 3% de les tarifes ferroviàries aprovat per les Corts. Això va ser considerat pels anarcosindicalistes com una burla als problemes que tenien plantejats els ferroviaris, com un regal que el Govern feia a les empreses i com una traïció per part de l'SNF, la direcció del qual era acusada per la FNIF de fer cas omís de les resolucions que havien pres els seus afiliats en l'últim congrés de l'organització ferroviària socialista. La FNIF vaticinava que aquest augment no es traslladaria en la mateixa proporció als treballadors que a les empreses i acusava els dirigents de

35. Vegeu VELASCO, «Los ferroviarios andaluces...»; i *Cultura Ferroviaria*, 15-11-1931. També *La Vanguardia*, 18-1-1931.

36. *Solidaridad Obrera*, 3-6-1932; *Cultura Ferroviaria*, 1-6-1932.

l'SNF Trifón Gómez, José Gómez Osorio i Vicente Sol de callar davant dels arguments esgrimits per Prieto quan va afirmar que en el ferrocarril sobrava personal. Davant d'això, la resposta dels anarcosindicalistes es va dirigir contra els directius de les empreses ferroviàries, a qui acusava de cobrar uns sous d'escàndol enfront del que passava amb la majoria dels treballadors, que no percebien més de 3,50 pessetes de jornal; i que, al contrari del que afirmava Prieto, faltava personal perquè milers de ferroviaris treballaven dotze hores en lloc de les vuit legals i que el 90% dels agents no gaudien del descans setmanal que els correspondria per llei. A més, acusava el Govern de la República de perjudicar el conjunt dels treballadors en haver aplicat aquest augment de manera lineal en tots els recorreguts i en tot tipus de productes i viatges, de manera que es considerava que hi hauria un augment del preu dels productes de primera necessitat.<sup>37</sup>

En aquest context, va tenir lloc el Primer Congrés ordinari de la FNIF, celebrat entre el 4 i el 6 de desembre als locals del partit d'Izquierda Radical Socialista. El principal punt del Primer Congrés de la FNIF va ser el de la declaració d'una vaga general ferroviària a tot l'Estat. Alguns delegats, especialment de la Secció Andalusava van reclamar que aquest fos el primer i únic punt a debatre, a la qual cosa van respondre els dirigents de la FNIF que primer s'havia de constituir el Congrés i que es tingués paciència perquè el debat sobre la vaga arribaria al seu moment. Aquest moviment, en cas que fos acordat per l'assemblea havia de ser un moviment econòmic i no revolucionari, tal com es va afanyar a aclarir Valentín Losmozos, que és qui va fer l'obertura de l'acte. El Congrés tampoc no escapava a la situació interna de divisió que vivia la CNT i algunes delegacions –com les de Mataró o Almansa– van tenir problemes a l'hora d'acreditar-se. També a alguns sindicats autònoms, que havien enviat representació, no se'ls va permetre participar en les deliberacions i les votacions, encara que podien intervenir a nivell informatiu. En els punts cinquè i sisè de l'ordre del dia es resolïa la tàctica a seguir i quina resposta s'havia de donar a la negativa de les companyies respecte a les reclamacions econòmiques que s'havien plantejat des de febrer de 1932.

Finalment, l'últim dia del Congrés es va decidir anar a la vaga. L'assemblea ferroviària donava un vot de confiança al Comitè Nacional perquè la declarés. Les subseccions havien de ratificar-la abans del 20 de desembre i al cap de deu dies s'havien d'haver presentat els oficis de vaga. A proposta de la delegació catalana, es va donar flexibilitat als ferroviaris de Ceuta i Tetuan, atès que es regien per disposicions diferents dels ferrocarrils de la península.<sup>38</sup> El conflicte es dirigia tant contra les empreses com contra el Govern. D'altra banda, però, s'obria la porta als consells obrers de l'SNF i als sindicats autònoms per formar comitès locals de vaga unitaris i, en tercer lloc, els propagandistes de la FNIF es van esforçar a indicar de forma reiterada que es tractava d'un conflicte econòmic i no revolucionari.

Encara que a partir del Congrés, es van anar reunint les diferents subseccions, la vaga ferroviària mai no es va arribar a convocar. Ni govern ni companyies van

37. *Cultura Ferroviaria*, 1-8-1932.

38. *Solidaridad Obrera*, 7-12-1932 i 8-12-1932.

dignar-se respondre les peticions dels ferroviaris cenetistes. El dia 21 de desembre, moment en què el Comitè Nacional de la FNIF havia d'activar els treballs, el Comitè de Relacions de Catalunya feia públic un manifest animant els ferroviaris a afegir-se a la vaga general ferroviària, mentre s'anaven celebrant les assemblees per tirar endavant el conflicte.<sup>39</sup> Però Indalecio Prieto i tots els partits parlamentaris s'havien manifestat contraris al moviment i des de la direcció de l'SNF no es va donar suport que els seus consells obrers participessin en els comitès de vaga. El dia 16, Prieto havia realitzat un discurs a les Corts manifestant-se contrari a les reivindicacions de la FNIF, a la qual cosa va contestar el Comitè Nacional amb un extens manifest en què es denunciava l'incompliment d'alguns acords de millores en els salaris aconseguits abans de la República, exposava el fet que les principals companyies (Norte, MZA) tenien superàvits que es repartien entre uns sous dels directius que, tal i com ja hem dit, eren considerats escandalosos, defensaven la idea que els ferroviaris havien perdut poder adquisitiu i defensaven la legalitat de la vaga.<sup>40</sup> A més, les companyies van activar tots els seus ressorts repressius per evitar el conflicte: llistes d'elements destacats de la CNT, amenaces d'acomiadaments, etc. Juntament amb les companyies, el govern va prohibir un bon nombre d'actes i mítings de propaganda que la FNIF s'havia proposat fer en aquells dies.

Com ja he indicat, la vaga no es va arribar a convocar mai. El Congrés de la FNIF havia coincidit amb un Ple Nacional de la CNT i aquest va activar els treballs perquè el Comitè Nacional de Defensa estigués a punt per a qualsevol eventualitat. Però el Comitè Nacional de la FNIF anava ajornant la presentació dels oficis de vaga, cosa que provocà les crítiques de bona part dels membres del Comitè Nacional de la Confederació. A mesura que passaven els dies, el pessimisme del Comitè Nacional de la CNT respecte a la possibilitat que la FNIF tirés endavant la vaga va augmentar, tot i que es continuava plantejant la necessitat de dur a terme un aixecament revolucionari coincidint amb la vaga ferroviària. El descobriment d'alguns dipòsits d'explosius a Barcelona per part de la policia va precipitar els esdeveniments. El Comitè de Defensa Regional de Catalunya insistí que era precís executar fos com fos el moviment revolucionari i, finalment, es va decantar pel dia 8 de gener. La confusió organitzativa va fer entendre a algunes regionals com són la de Llevant i la d'Andalusia, que les ordres procedien del Comitè Nacional i van seguir l'aixecament. Aquest es va saldar amb un fracàs seguit d'una nova onada repressiva sobre el moviment llibertari, destacant per la seva duresa el cas de la localitat gaditana de Casas Viejas.<sup>41</sup>

Pel que fa als ferroviaris, el dia 7 a la nit, diversos agents de policia es presentaven al seu local a Barcelona, al carrer Assaonadors, per efectuar un registre. Van detenir una persona aliena a l'organització ferroviària i van registrar també els pisos superiors de l'edifici on van trobar dues pistoles «olvidadas por los inquilinos»,

39. *Solidaridad Obrera*, 21-12-1932.

40. *Cultura Ferroviaria*, 20-2-1933.

41. A. SCHAPIRO, «Informe Schapiro sobre la crisis de la C.N.T. (1933)», *Estudios de Historia Social* 5-6, 1978, 467-501.



segons afirmaven els ferroviaris.<sup>42</sup> A més del de Barcelona, es van clausurar alguns sindicats ferroviaris locals i, arran de la insurrecció, es va detenir alguns membres del Comitè Nacional de la FNIF. Encara al principi de febrer *Cultura Ferroviaria* continuava afirmant que «puesto que 'legalmente' no se nos permite arrancar las mejoras a las empresas, la Federación inicia la preparaciones de la lucha apropiada a las circunstancias». Però la veritat és que la vaga general ferroviària no va arribar mai. Inicialment, segons la FNIF, la causa principal que s'hagués frustrat el moviment va ser el fet que els militants de l'SNF, que en principi havien donat suport a la vaga en algunes de les assemblees convocades per la central anarcosindicalista, van canviar d'idea a última hora. També acusava al Partit Comunista d'haver boicotejat indirectament el moviment. Des de la FNIF s'era conscient que amb els seus 30.000 efectius i prou no es podia tirar endavant el conflicte col·lectiu, però no es va aconseguir arrossegar la resta de ferroviaris espanyols, organitzats o no, cap al moviment.<sup>43</sup>

El fracàs de la vaga va sumir l'organització en una profunda crisi i van començar a aflorar les discrepàncies entre els que podríem anomenar «sindicalistes» i els membres de la FAI. Un exemple d'això és el de la Secció Catalana, els efectius de la qual van minvar considerablement. Si en el Congrés de desembre deien tenir uns 10.000 afiliats, en el Ple Regional de Sindicats Únics celebrat el març de 1933, els sindicats ferroviaris presents només representaven 2.710 federats.<sup>44</sup> Malgrat tot, el juliol de 1933 es va celebrar un congrés extraordinari de la FNIF per tornar a plantejar les millores a reclamar, però també per debatre i analitzar què havia passat amb el moviment vaguístic plantejat i frustrat. La ponència encarregada d'esbossar el tema era prou representativa de la composició de la FNIF i va considerar quatre aspectes per justificar l'actuació del Comitè Nacional de no acabar convocant la vaga: la debilitat de l'organització a causa de la pressió i de les coaccions exercides per les companyies ferroviàries; l'abandonament de la resta d'organitzacions ferroviàries del suport a la vaga; la desmoralització i manca de formació dels quadres de la FNIF causada també per la pressió de les companyies, i els possibles perjudicis que s'haurien ocasionat a l'organització i al Comitè Nacional en ple si s'hagués tirat endavant el moviment.<sup>45</sup>

Si bé el fracàs en la convocatòria de la vaga de gener havia accentuat la repressió contra la central ferroviària anarcosindicalista, la situació de la FNIF es va agreujar a partir de desembre de 1933. A les eleccions a Corts del 19 de novembre d'aquest any la situació política es va capgirar quan van guanyar les dretes. En aquests comicis es donà la circumstància que el partit amb més diputats fou la CEDA, que els grups d'esquerres consideraven com l'equivalent espanyol dels partit feixistes europeus. En resposta a la nova conjuntura, la CNT va plantejar un altre moviment revolucionari per al 8 de desembre. Aquest va tenir una millor preparació i un abast molt més

42. *Solidaridad Obrera*, 8-1-1932.

43. *Cultura Ferroviaria*, 31-3-1933.

44. *Veu Obrera* (<http://www.veuobrera.org/00fine-x/x933assi.htm> [consulta de 27-3-2012]).

45. *Cultura Ferroviaria*, 21-8-1933.

ampli que el de començament d'any. Malgrat la declaració de l'estat d'alarma a tot Espanya, els incidents amb bombes, topades amb la policia, etc., es van allargar durant uns dies. Nombroses línies de ferrocarril van patir l'efecte de les bombes, destacant la voladura d'un pont a l'altura de Puçol, que va provocar que descarrilés l'expres de Sevilla a Barcelona provocant una trentena de morts.<sup>46</sup>

La direcció de la FNIF va resoldre seguir aquest nou exercici de la «gimnàstica revolucionària» atenent el que declaraven els seus estatuts. No obstant això, va acordar amb el Comitè Nacional de la CNT que seria la FNIF qui donaria l'ordre de vaga general ferroviària. Aquesta prerrogativa s'atorgava amb l'objectiu...

[...] que todos los ferroviarios iniciaran el paro al mismo tiempo, único modo [...] que podría tener la máxima eficacia y evitar así que se iniciara en algunos sitios cuando ya hubiera terminado en otros.<sup>47</sup>

Malgrat la predisposició dels dirigents de la FNIF, al Ple celebrat el 21 gener 1934, on es passà comptes del fracàs de la revolució de desembre de 1933, es va explicitar de manera molt clara el caos organitzatiu en què estava sumida i, àdhuc, la desmoralització d'una part de les bases cenetistes: seccions que van parar, d'altres que no van rebre els telefonemes a temps, detencions prèvies de militants, etc. Fins i tot els membres de la secció de la Compañía de los Ferrocarriles Catalanes van expressar clarament que «podían haber parado, pero que, debido a la poca confianza que tenían en el movimiento, no lo hicieron».<sup>48</sup>

El moviment de desembre de 1933 va tenir com a conseqüència la clausura de locals i la suspensió de la premsa, encara que el Comitè Nacional es vantava que les seves gestions havien impedit els acomiadaments. *Cultura Ferroviaria* no reapareixeria fins a l'1 de juny de 1934. A aquest fet s'hi va afegir la clausura de cinquanta de les setanta-vuit subseccions de la federació ferroviària i l'empresonament de molts dels seus dirigents. També es van aguditzar les tensions entre els diversos sectors: el febrer de 1934 es va expulsar Natividad Adalia, que havia estat secretari general de la FNIF i persona propera a Pestaña.<sup>49</sup> Al costat d'Adalia, van ser expulsats un bon nombre de trentistes: el juny de 1934, un dirigent de la FNIF, apuntava que s'havia aprofitat l'ocasió perquè amb una «dolorosa operación ha sabido amputarse de algunos elementos que en su seno pretendían sembrar el desconcierto».<sup>50</sup> No obstant això, el mateix dirigent es mostrava optimista dient que només s'havien donat entre un 5% i un 8% de baixes respecte al Congrés de 1932, indicant que a Andalusia s'estava a punt de tenir un control absolut del moviment

46. Vegeu, per exemple, *La Vanguardia* i *La Humanitat* dels dies 9, 10 i 12 de desembre de 1933.

47. FNIF, *Segundo Congreso...*, 26.

48. FNIF, *Segundo Congreso...*, 28-29.

49. M. ÍÑIGUEZ, *Esbozo de una Enciclopedia Histórica del Anarquismo Español*, Madrid, Fundación de Estudios Libertarios Anselmo Lorenzo, 2001, 78.

50. *Cultura Ferroviaria*, 1-6-1934.

ferroviari a Màlaga, Algesires i Sevilla, que a València s'havien doblat els efectius i que a Aragó no s'havia retrocedit.

Malgrat tot, la FNIF estava francament debilitada i això va provocar un canvi en l'estratègia d'assetjament a l'SNF. El canvi de conjuntura política també facilitava aquest viratge. Com ja s'ha apuntat anteriorment, les relacions amb el sindicat dels ferroviaris socialistes durant el bienni progressista van ser nul·les i plenes de continus retrets. Els anarcosindicalistes no van estalviar, fins a 1934 qualificatius de menyspreu cap als dirigents de l'SNF com ara «enxufistes», «socialtraïdors» i fins i tot «socialfeixistes». En algun moment aquests atacs al Sindicato Nacional Ferroviario van arribar a tenir visos de violència física.<sup>51</sup> Però el juny de 1934, la FNIF llançava una proposta d'acord a l'SNF per aconseguir que l'augment de tarifes del 15%, que havia decidit el Govern, anés a parar majoritàriament als treballadors del ferrocarril. Per això des de la FNIF es proposava el següent:

1º Una unión circunstancial para este caso concreto, con una gran campaña de propaganda, tanto oral como escrita, suscrita por los Comités responsables de ambas organizaciones.

2º Esta unión deberá hacerse íntegramente, o sea Comités de Consejos Obreros, Juntas de Zona y Comités Ejecutivos, con nuestros Comités de Subsecciones, de Relaciones y Comité Nacional.

3º En esta propaganda no se rozará para nada los principios tácticos e ideológicos de cada organización, limitándose exclusivamente a la cuestión puramente profesional.

4º La aceptación o no de esta proposición, en líneas generales, deberá hacerse en un plazo no superior a ocho días desde el momento de su recepción.<sup>52</sup>

L'agost de 1934, el Comitè Nacional de la FNIF insistia en la necessitat de l'acord entre els dos sindicats ferroviaris i exposava el conjunt de gestions que havia realitzat entorn del Comitè Executiu de l'SNF per assolir una entesa, que considerava factible ja que en altres casos s'havia donat la coincidència entre ambdues centrals (moviments de la construcció, de cambriers i de metal·lúrgics a Madrid; vaga general a Saragossa, i vaga dels treballadors de la terra a nivell de tot l'Estat) i instava amb urgència per la unió dels dos sindicats en la reclamació de millores per a tots els ferroviaris.<sup>53</sup> Aquest tipus de tàctica sembla que no disposava de l'acord dels

51. *Solidaridad Obrera*, 25-11-1931 i 3-6-1932; *Cultura Ferroviaria*, 1-6-1932 i 1-8-1932; *Estela* (Vilanova i la Geltrú), 17-10-1931. Sobre l'agressió a dirigents de l'SNF, *La Internacional. Órgano de la Unión General de Trabajadores*, 17-10-1931; *Estela* (Vilanova i la Geltrú), 21-11-1931. Un bon exemple de la retòrica contra la direcció de l'SNF la tenim en l'article que va publicar Natividad ADALIA, «Ayer y hoy. ¡¡Miserables!!», *Cultura Ferroviaria*, 5-3-1932.

52. *Cultura Ferroviaria*, 1-6-1934. Els detalls de les relacions entre la FNIF i l'SNF durant el 1934, es poden consultar a FNIF, *Segundo Congreso...*

53. *Cultura Ferroviaria*, 1-8-1934.

òrgans estatals de la CNT, ja que en una reunió celebrada el 23 de juny es criticava la federació ferroviària pels seus acords amb la UGT.<sup>54</sup>

En aquest estat de coses, va arribar el moviment revolucionari d'octubre. El canvi de conjuntura política tant a nivell espanyol com internacional va facilitar que des de diverses forces polítiques d'esquerra s'avancés en una acció unitària davant l'amenaça d'un avenç del feixisme a Espanya. El desembre de 1933 es constituïa l'Aliança Obrera a Catalunya i, a partir d'aquí, se'n van anar creant arreu del territori espanyol, amb composicions diverses però que incloïen habitualment socialistes, comunistes i trentistes i sense la participació de la CNT; l'excepció fou Astúries, en què la CNT i la UGT van subscriure l'acord.<sup>55</sup> El 4 d'octubre de 1934 entraven tres ministres de la CEDA al govern de la República i això fou el detonant de l'esclat revolucionari, amb la declaració d'una vaga general per al 5 d'octubre. El moviment va tenir una incidència diversa a nivell espanyol. Només a Astúries hi va haver una veritable revolució social que va resistir durant dues setmanes i que va ser durament reprimida. Catalunya va ser un segon focus de tensió, tot i que amb característiques diferents al d'Astúries, atès que a la convocatòria de vaga s'hi afegí l'esclat de la tensió que s'havia anat generant entorn de la Llei de contractes de conreu. Malgrat que a Barcelona el conseller de Governació, Josep Dencàs, va intentar que la CNT quedés desactivada, en algunes comarques els militants d'aquest sindicat es van afegir al moviment.<sup>56</sup>

Els ferroviaris van participar activament en el moviment d'octubre i un dels llocs on van tenir major incidència va ser a Madrid. La FNIF es va trobar amb una vaga general promoguda per l'SNF, que va rebre el suport per part d'algunes subseccions del sindicat anarcosindicalista. Tanmateix, el PSOE i la UGT no van acabar de portar aquest moviment fins a les darreres conseqüències i la FNIF es va topar amb una direcció de l'SNF desorientada i amb la seguretat que el Comitè Nacional de la CNT no convocaria la vaga general. A mesura que el moviment s'esllanguia, la FNIF es va adonar del fracàs i va ordenar la tornada a la feina d'una forma «ordenada y consciente», no sense rebre les crítiques i fins i tot l'agressió per part de petits nuclis de ferroviaris de les barriades obreres, la qual cosa va suposar que el Comitè Nacional de la FNIF presentés la dimissió irrevocable.<sup>57</sup>

La frustrada revolució d'octubre es va saldar amb la repressió contra totes les organitzacions obreres, amb centenars d'acomiadaments i amb la clausura dels sindicats obrers, afegint-hi que les companyies ferroviàries van aprofitar per deixar de pagar la meitat de la paga extraordinària de maig. La direcció en funcions de la FNIF reconeixia que la situació era tan greu per a la supervivència d'aquesta que, empassant-se l'orgull revolucionari, segons les pròpies paraules, es van embarcar en una sèrie de gestions amb les autoritats per tractar dels seleccionats, de les clausures i de les pagues extraordinàries.<sup>58</sup>

54. GONZÁLEZ i REVILLA, *La CNT...*, 43.

55. VEGA, *Entre revolució...*, 354-362.

56. VEGA, *Entre revolució...*, 375.

57. FNIF, *Segundo Congreso...*, 53-56.

58. FNIF, *Segundo Congreso...*, 62-64.

Al començament de 1935, la situació per al conjunt de la Confederació va canviar lleugerament quan va tornar a aparèixer *Solidaridad Obrera*. Des de les seves pàgines, José Gómez, com a secretari general de la FNIF es dirigia al ministre d'Obres Públiques per plantejar la qüestió dels seleccionats arran dels fets d'octubre anterior. Per a Gómez, la majoria dels acomiadats –més d'un miler– ho havien estat o bé per motius ideològics, o bé pels interessos dels directius de les companyies ferroviàries. D'aquesta manera, el secretari general de la FNIF considerava que les companyies estaven assentant un precedent perillós, ja que suposava un element més d'arbitrarietat en l'acomiadament.<sup>59</sup> A la fi de 1935, algunes seccions, com ara la catalana o les de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, tornaven a donar senyals de reorganització i d'engegar de nou les reivindicacions sindicals.<sup>60</sup> D'aquesta manera, l'actuació de la central ferroviària anarcosindicalista de la fi de 1935 i dels primers mesos de 1936 es va centrar sobretot en aquests dos pivots: la reclamació de la readmissió dels obrers acomiadats l'octubre de 1934 i la represa de la lluita per les millores econòmiques i socials concretes dels treballadors ferroviaris.

El procés de reorganització de les organitzacions sindicals en general i de la CNT en particular es va accelerar amb la victòria del Front Popular en les eleccions del 16 de febrer de 1936. En el marc d'aquest procés, la FNIF va celebrar el seu Segon Congrés ordinari al març d'aquest any. Malgrat les declaracions del Comitè Nacional sobre l'«historial heroico, logrado a costa de la libertad de sus militantes y del calor y el apoyo de los ferroviarios»,<sup>61</sup> el balanç no podia ser positiu. Després de cinc anys d'actuació, encara no havien estat capaços de convertir-se ni tan sols en la primera organització sindical de l'àmbit ferroviari, i encara més, tal com afirmaven des de la Subsecció de Barcelona Norte:

[...] ininidad de veces nos vemos obligados a reconocer el conservadurismo que atesoran los ferroviarios, motivo éste de inhibición en las luchas que la Organización emprende contra el capital y el Estado».

Els successos de juliol de 1936 ens impedeixen determinar si des de la FNIF haguessin estat capaços de reconduir el conjunt dels ferroviaris cap a una via diferent d'aquest conservadorisme.

### Conclusions

Tradicionalment, el sindicalisme ferroviari havia estat dominat per les federacions corresponents adherides a la UGT. L'anarcosindicalisme en el sector ferroviari només havia tingut, abans de 1931, un cert pes a Andalusia i a Catalunya. Amb la crisi de la dictadura i l'adveniment de la República, va ser des d'aquesta última co-

59. *Solidaridad Obrera*, 22-1-1935.

60. *Solidaridad Obrera*, 18-5-1935.

61. FNIF, *Segundo Congreso...*, 77.

munitat que es va decidir donar impuls a una federació ferroviària que abracés el conjunt de l'Estat espanyol. Aquesta es va constituir en la Conferència celebrada el 10 de juny de 1931 i va prendre el nom de Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, la qual actuaria com una federació d'indústria dins de la CNT. Durant la segona meitat de 1931 i tot l'any 1932, una extensa campanya de propaganda, en la qual hauríem d'incloure també la vaga ferroviària a Andalusia d'octubre de 1931, va permetre l'expansió de la FNIF al llarg de tot el territori espanyol. Va ser la incorporació del sindicat andalús la que va provocar el major increment en el nombre de militants. D'aquesta manera, el setembre de 1931 havia passat, de cop, de tenir 14.000 afiliats a 24.000, sempre segons les fonts confederals. Tot i que el creixement d'afiliacions va seguir fins al setembre de 1932, en el moment de celebrar el seu Primer Congrés ordinari, la FNIF només tenia 28.326 militants. A la llum això, podem afirmar que el nucli dels ferroviaris catalans portà la iniciativa per tal d'estendre l'organització arreu d'Espanya. El que és evident, amb les dades d'afiliació de què disposem, és que Catalunya i Andalusia eren els fonaments de la FNIF i, per tant, van determinar les decisions preses per l'organització ferroviària de la CNT. Malgrat la davallada constant de militants, ambdues regionals no van perdre pes relatiu (Catalunya) o en van perdre molt poc (Andalusia) després de 1932.

Amb els efectius disponibles, en el seu Primer Congrés, la FNIF va decidir llançar-se a una vaga general ferroviària tot i que sembla clar que s'era conscient que no disposava de forces suficients per aconseguir l'èxit del moviment. Per això, es va intentar que els membres de l'SNF juntament amb els sindicats autònoms donessin el seu suport a la vaga des de la base. Però, tot i que la propaganda confederal afirmava haver aconseguit l'acord de múltiples consells obrers de l'SNF, la veritat és que aquest suport no es va materialitzar. La vaga no es va arribar ni a convocar i va obrir una greu crisi al si de la FNIF. Per descomptat, els delegats assistents al Primer Congrés no havien valorat bé les seves forces i mostraven tenir un plantejament ingenu respecte a les possibilitats d'arrossegar les bases de l'SNF. Segurament es van veure impel·lits per la impaciència dels andalusos i per l'optimisme o la supèrbia dels catalans, zones en què la FNIF era el sindicat majoritari.<sup>62</sup> A més, no van tenir en compte les dificultats que, per motius diversos, hi havia hagut històricament per mobilitzar els treballadors del carril. Finalment, la incapacitat o un plantejament tàctic diferent respecte a la Confederació del Comitè Nacional de la FNIF i el moviment revolucionari de gener de 1933, impulsat per la FAI, van acabar amb les mínimes possibilitats de tirar endavant la vaga general dels ferroviaris.

L'actuació de la FNIF posa en evidència els límits de l'acció sindical posada al servei de la revolució en un sector en què les empreses tenien un gran poder sobre l'Estat i en el qual la concentració empresarial, la dispersió obrera i l'amenaça, sempre latent, de la militarització o de l'acomiadament, posaven traves a la mobilització dels treballadors mitjançant l'exercici de la vaga. Cal fer notar aquí que la

62. Per fer-nos una idea, a Catalunya la FNIF tenia l'any 1932 10.696 afiliats i a Andalusia 9.956 enfront de 1.295 i 3.529, respectivament, que militaven a l'SNF. Per a les dades de la FNIF, vegeu el quadre 1; per a l'SNF, SNF, *Memoria*...

FNIF no va seguir exactament el mateix *tempo* que la Confederació, atès que la crisi definitiva entre trentistes i faistes no va esclatar al seu si fins al començament de 1934, moment en què es va aprofitar per bandejar definitivament els trentistes de la direcció. En aquest sentit, és important destacar l'evolució que es produí entre 1933 i 1934, tenint en compte que al començament del primer any fou la FNIF la que proposà una vaga general ferroviària que, si més no, podia intuir que amb les pròpies forces no podia tirar endavant i que arrossegà una part de la Confederació cap a un moviment revolucionari que es demostrà que havia estat precipitat i mal planificat, fruit de la tàctica de la «gimnàstica revolucionària»; en canvi, el desembre d'aquell any fou la FNIF qui es va posar a les ordres de la CNT per participar en una revolució que, malgrat el fracàs, havia estat millor planificada que el moviment de gener. Però, com he demostrat, la FNIF va tenir seriosos problemes de coordinació i fins i tot alguns dels propis efectius confiaven poc en l'èxit del moviment. Fins aleshores, trentistes i faistes havien conviscut en l'organització. A partir de 1934, els trentistes van ser bandejats dels òrgans de direcció de la FNIF o van ser expulsats directament.

La repressió contínua que es va abatre sobre els ferroviaris de la CNT pels successius moviments fracassats (gener de 1933, desembre de 1933 i octubre de 1934) van portar la FNIF a punt del col·lapse. Passat el bienni negre, en el moment de fer recompte dels efectius, al març de 1936, l'organització dels ferroviaris anarcosindicalistes estava en un nivell similar al que tenia en constituir-se: prop de 18.000 afiliats. L'exemple de la FNIF, doncs, posa de manifest el fons del debat entre trentistes i faistes, atès que la dinàmica de la «gimnàstica revolucionària», implantada pels darrers, dificultava l'acció sindical preferida pels primers. La FNIF no va escapar ni als debats interns de la CNT ni als problemes derivats de la repressió. Durant el 1934, per posar un exemple, la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria va poder actuar amb normalitat a penes uns mesos. Malgrat tot això, la FNIF va ser el primer intent seriós i amb certes possibilitats d'assaltar l'hegemonia que havia tingut la UGT en el sector ferroviari i una de les poques federacions d'indústria que van funcionar dins la CNT abans de la Guerra Civil.