

Miguel Muñoz Rubio, *«Ochocientos brazos». El movimiento obrero en el ferrocarril durante el franquismo*, Madrid, Editorial Anexo, 2020, 414 páginas.

Reseña de acceso abierto distribuida bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access review under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

DOI: <https://doi.org/10.24197/tst.55.2025.171-176>

La investigación sobre el movimiento obrero en el ferrocarril español fue una de las temáticas que concitaron un interés temprano dentro de la historiografía ferroviaria. Los trabajos de Juan José Castillo sobre los sindicatos ferroviarios de raíz católica (1975) y el de Santiago Castillo sobre el asociacionismo ferroviario (1981) demostraron la aportación del colectivo ferroviario a la configuración de la movilización obrera en España durante la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, tuvieron que pasar dos décadas hasta que se ampliara el conocimiento sobre esta materia. La tesis doctoral de Antonio Plaza sobre el sindicalismo ferroviario en España, desde sus orígenes hasta 1917, defendida en 2004, y su posterior ampliación hasta el inicio de la Guerra Civil, publicada en 2012, culminaría el estado de la cuestión sobre esta parcela de estudio durante el conocido como período concesional o de explotación de la red por las antiguas compañías ferroviarias. Durante ese dilatado período de investigación abordado por Plaza, el conocimiento sobre el movimiento obrero en el ferrocarril entre mediados del XIX y el inicio de la Guerra Civil se fue enriqueciendo también con algunas aportaciones de carácter territorial, como fueron los trabajos Morales Muñoz sobre los orígenes del asociacionismo ferroviario en la provincia de Málaga (2000), Fermín Avellaneda para Galicia (2005 y 2007) y Jairo Fernández para Asturias (2009).

A todo ello hay que sumar las aportaciones que, sobre el empleo en el ferrocarril, condiciones salariales, beneficios sociales, estrategias empresariales en materia de gestión de la mano de obra e impacto de los nuevos métodos de producción (OCT) han venido elaborando desde diferente perspectivas analíticas y metodológicas Juez Gonzalo (1992), Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001), el propio Martínez Vara entre 2003 y 2009 y en colaboración con Cobos Arteaga desde 2007 a 2014 y con Ramos Gorostiza en 2015 y 2016. Todas ellas han enriquecido el conocimiento sobre el contexto socioeconómico y las condiciones de vida y trabajo del colectivo

ferroviario, haciendo más entendible aún las dinámicas reivindicativas del mismo hacia la patronal ferroviaria.

Sin embargo, todo este panorama de estudio quedaba circunscrito al período anterior a la Guerra Civil, quedando por conocer el papel de las organizaciones obreras en el ferrocarril desde el inicio de dicha contienda hasta el final del Franquismo y los primeros años de la transición democrática. De todo ello se ocupa el libro, *Ochocientos brazos. El movimiento obrero en el ferrocarril durante el franquismo*, de Miguel Muñoz Rubio (2020), publicación fruto de una dilatada investigación iniciada décadas atrás por el autor y de la que hasta el año de su edición solo había expuesto alguna pieza a través de comunicaciones en congresos (V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma, 2009) y obras colectivas (Muñoz Rubio, dir., 2011).

El sugerente y evocador título de *Ochocientos brazos* lo toma el autor de la columna literaria titulada *Los Hijos del Hierro*, firmada por Miguel Hernández, bajo el seudónimo de Antonio López, y publicada en el *Altavoz del Frente Sur* el 1 de mayo de 1937. En ella, el poeta del pueblo utiliza esa metáfora para ensalzar la labor que venían realizando los ferroviarios de la estación de Baeza por mantener la operatividad de la línea ferroviaria en plena guerra. Y con la adopción de esa metáfora hernandiana, que se complementa por la histórica ilustración empleada en la portada, Muñoz Rubio nos anticipa de manera simbólica los rasgos que caracterizaron al colectivo durante todo el período analizado y que, en opinión del autor de esta reseña, se concretan en tres: organización, lucha y resistencia.

Así pues, Muñoz Rubio nos presenta, a través de esta publicación, el período vivido por las organizaciones obreras con presencia en el ferrocarril entre el inicio de la Guerra Civil y el final del franquismo. Período de tiempo en el que su actividad, a partir del golpe de Estado de julio de 1936 y el consiguiente inicio del conflicto civil, se vería progresivamente cercenada por la paulatina pérdida del territorio controlado por la República, a la que le siguió la aplastante represión sufrida por el colectivo y sus familias durante el desarrollo de la contienda, la posterior posguerra y toda la dictadura militar. Para la construcción de este análisis Muñoz Rubio ha acudido a las fuentes primarias, a todos aquellos archivos en donde se conserva documentación sobre ese período, desde el Centro Documental de la Memoria Histórica en Salamanca al Archivo General de la Administración, pasando por los fondos históricos conservados por la Fundación Francisco Largo Caballero y el Partido Comunista de España en sus respectivos archivos históricos. Igualmente, ha utilizado la fórmula de las entrevistas personales a antiguos militantes sindicales para conocer de primera mano cómo se fue conformando

la recomposición del movimiento obrero desde finales de la década de 1950. Esas fuentes orales también se han visto complementadas por la documentación que buena parte de estos protagonistas generaron durante su período de militancia en sus respectivas organizaciones y que, conservadas en sus respectivos archivos personales, han puesto a disposición del investigador. Con estas aportaciones, la investigación y el análisis realizado por Muñoz Rubio se ha enriquecido notablemente. En definitiva, todo un esfuerzo de localización, vaciado, transcripción y análisis documental que han permitido conocer de primera mano datos de indudable valor para el conocimiento del período desde una perspectiva hasta ahora poco conocida o utilizada por la historiografía ferroviaria, la de las organizaciones sindicales ferroviarias vencidas y represaliadas por la dictadura Franquista. Con la utilización de las fuentes enunciadas el autor ha podido estudiar y analizar con exhaustividad el papel representado por los sindicatos ferroviarios durante los tres años de legalidad en el territorio controlado por la República, su práctico aniquilamiento durante los años más duros de la represión y el período de recomposición del movimiento obrero en el ferrocarril español durante el Franquismo, proceso que tendría como resultado el surgimiento de nuevas organizaciones obreras desde la clandestinidad, las cuales jugarán un papel capital en la lucha por la mejora de las condiciones de vida de los ferroviarios y contra la dictadura.

La obra se estructura en nueve capítulos, más otro final dedicado a las conclusiones, en los que el autor va presentando todo ese proceso histórico que venimos aludiendo. Los cinco primeros capítulos se enmarcan en el período de la Guerra Civil y en ellos se exponen, por una parte, las vicisitudes por las que transitaron las principales organizaciones sindicales con presencia en el colectivo ferroviario, la anarquista Confederación Nacional del Trabajo-Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (CNT-FNFI) y el socialista Sindicato Nacional Ferroviario de la Unión General de Trabajadores (SNF-UGT), así como el papel desarrollado por ambas en la gestión de las compañías ferroviarias, tras la incautación de las mismas por el Gobierno de la República y la destitución de sus respectivos comités de dirección. La actividad ferroviaria en el territorio controlado por la República se pudo llevar a cabo por la disposición de los sindicatos a asumir la gestión a través de los comités de explotación que se fueron constituyendo en diferentes niveles de la operación y producción ferroviarias. Sobre la actuación de los comités de explotación, Muñoz Rubio ya había realizado aportaciones anteriores en colaboración con Cayón García. Estas vieron la luz en sendas obras dedicadas a la Economía durante la Guerra Civil Española (2006 y 2009), si bien en

Ochocientos brazos el autor profundiza más aún en los aspectos organizativos, en el devenir de estos comités y en las contingencias que tuvieron que sortear hasta la asunción del Gobierno de la República de todas las competencias en materia de gestión ferroviaria, que se concretó en la estatización y la constitución de la Red Nacional de los Ferrocarriles, a partir del Decreto de la República de 21 de octubre de 1937. En este análisis el autor profundiza en la actuación de los comités regionales en Cataluña y en las “regiones autónomas” de Asturias y el País Vasco. A lo largo del estudio de este período expone también las consecuencias de los procesos de depuración laboral que se llevaron a cabo, tanto en el ámbito republicano, desde la publicación del Decreto de Presidencia del Consejo de Ministros de 21 de julio de 1936, como por parte del bando sublevado desde la publicación del Decreto Ley 108, de 13/09/1936, de la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional, y a partir de la sistematización del procedimiento, una vez aprobada la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939. La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo, estudiada por Polo Muriel en su tesis doctoral (2015) y publicada en 2019, provocaría la asunción de nuevas estrategias por parte de las organizaciones sindicales con el objetivo de no sucumbir al fascismo, una vez consumada la derrota de la República. Será a este nuevo período al que Muñoz Rubio dedicará su análisis durante los tres siguientes capítulos.

Así pues, la larga dictadura Franquista que pretendía la aniquilación total de la militancia política y sindical a través de la aplicación de una *sui generis* justicia, a la que se ha denominado como “justicia al revés” (Lanero, 1996), provocaría la práctica disgregación de unas organizaciones que se fueron diluyendo por el efecto de un régimen represor y genocida, que utilizó, a modo de fórmulas magistrales, la combinación de un masificado sistema carcelario y el paredón de fusilamiento para aniquilar cualquier conato de resistencia, viéndose además complementadas por un efectivo sistema de vigilancia puesto en marcha por la dictadura, que se asentó de pleno en la organización de la nueva empresa pública RENFE, constituida en 1941, mientras era controlada y dirigida por una corte de militares golpistas.

Muñoz Rubio, buen conocedor de la dinámica evolutiva por la que transitará la empresa pública RENFE durante el Franquismo, materia de su tesis doctoral publicada en 1995, estudia en profundidad las consecuencias de este período para un colectivo ferroviario amordazado por la dictadura, si bien, como califica el mismo autor, caracterizado por el mantenimiento de una “resistencia silente”, que dará sus frutos una vez que el régimen autárquico colapsase y tuviera que dar muestras de apertura tras la finalización del

período de aislacionismo internacional. En este contexto, desde finales de la década de 1950 y en el ámbito de los talleres ferroviarios, concretamente en el de Villaverde Bajo, surgirán, por el empuje del Partido Comunista de España en el exilio y por la acción de sus células clandestinas en el interior, las nuevas Comisiones Obreras. Estas impulsarán, mediante la utilización de una estrategia de carácter “entrista”, que le llevará a situar enlaces sindicales entre los Jurados de Empresa, la actividad reivindicativa en RENFE durante la década de 1960 y todo el tardofranquismo. Muñoz Rubio estudia, por tanto, todo el proceso de resurgimiento del movimiento obrero durante el Franquismo, tanto el que se conformó en torno a las Comisiones Obreras, como el surgido de los círculos obreros católicos, la Hermandad Obrera de Acción Católica (HOAC) y la Juventud Obrera Cristiana (JOC), a partir de las cuales se constituirá la Unión Sindical Obrera (USO). Como analiza Muñoz Rubio, el tándem CCOO y USO capitalizarán, con su presencia en los órganos de representatividad de los Jurados de Empresa, las demandas del colectivo de trabajadores ferroviarios durante el desarrollismo franquista y los últimos años de la dictadura, poniendo en un serio brete al régimen, al Sindicato Vertical y a la propia RENFE, al apoyar e impulsar las primeras huelgas dentro del sector. La acción conjunta de ambas organizaciones en los últimos años de la dictadura y la consecución de un consenso entre ambas para la formulación a la empresa pública RENFE de la conocida como “Plataforma Reivindicativa de los 18 puntos”, que perseguía la consecución del primer Convenio Colectivo, provocaría, una vez fallecido el dictador, un incremento de la movilización obrera en el conjunto de la empresa pública. Todo ello, sumado a la posibilidad de que se declarase una huelga general, tendría como respuesta, por parte del gobierno de Arias Navarro, la militarización del personal ferroviario, decretada el 6 de enero de 1976. Esta medida venía a demostrar la fuerza de un régimen que no se quería doblegar con facilidad para dar paso a un nuevo período en la historia de España. El final de la militarización a mediados de mayo de 1976 daría paso a una nueva etapa que, como analiza Muñoz Rubio, se vio jalonada por la puesta en marcha de un proceso asambleario, impulsado desde CCOO y USO, que derivó, a la altura de octubre de 1976, en la constitución del Pleno General de Representantes Ferroviarios (PGRF). La acción del PGRF, la movilización obrera, que se concretó en la realización de varias jornadas de paro, así como el apoyo condicionado de la UGT, que abogaba por la disolución del PGRF una vez conseguido el primer Convenio y dar paso a un proceso electoral, permitió que este fuera ratificado por una histórica asamblea celebrada en la estación de Príncipe Pío durante los días 21 y 22 de diciembre de 1976.

Alcanzado el primer Convenio, se iniciaba un nuevo período caracterizado por el desmontaje del anterior régimen sindical y el establecimiento del nuevo marco sindical democrático, proceso que Muñoz Rubio estudia en el último capítulo. El autor nos da cuenta de todos los detalles y analiza el nuevo entorno que rodeará a las relaciones sindicales en la empresa pública RENFE a partir de esa nueva etapa. La culminación de todo ese proceso se alcanzará con la celebración el 14 de abril de 1978 de las primeras elecciones sindicales, en las que CCOO, claro ganador de ese primer proceso electoral, y la UGT, que había incorporado a buena parte de la cúpula histórica de USO, se repartieron el escenario de representación sindical, iniciando un nuevo período para la historia sindical de la empresa pública RENFE y del conjunto del país.

Sin ninguna duda, la obra de Muñoz Rubio, *«Ochocientos brazos»*. *El movimiento obrero en el ferrocarril durante el franquismo*, constituye una de las principales aportaciones a la historiografía ferroviaria española en lo que llevamos de siglo. Con ella podemos afirmar que el conocimiento sobre el ferrocarril español desde la Guerra Civil y hasta la Transición Democrática se ha visto completado de manera magistral. Esta contribución que ha tenido mucho de motivación personal para el autor, rinde, además, un merecido homenaje a un colectivo profesional combativo y solidario, como ha sido y es el ferroviario. El erudito estudio de Muñoz Rubio es todo un ejemplo de constancia y de rigor histórico que refrendan su compromiso social y su oficio y vocación de historiador.

FRANCISCO POLO MURIEL
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
fpolomuriel@ffe.es