

LUIS ZURDO DE OLIVARES ENTRE L'OBRRERISME I EL RADICALISME

Jordi Pradas i Andreu
Historiador

El lligam que uneix el moviment obrer organitzat amb els grups o grupúsculs republicans a finals del segle XIX i inicis de l'actual està començant a rebre l'atenció dels investigadors més o menys especialitzats en allò que hom anomena *història social*, fet que està potenciant un cert canvi d'enfoc en l'estudi de les classes populars (tot i que, al meu parer, la història institucional de partits i sindicats, que acostuma a ser menystinguda, quan no menyspreada, per un ampli sector d'historiadors o aspirants a historiadors, encara presenta, a casa nostra, importants llacunes). En aquest sentit, la comunicació que presento pretén fer una modesta i lleugera aproximació a un d'aquests freqüents contactes entre plataformes obreres i republicanes: es tracta del cas de Luís Zurdo de Olivares, membre de la «vella guàrdia» del Partit Republicà Radical, i les diverses organitzacions d'obriers ferroviaris que se succeïren en el període 1893 (data de constitució de la primera associació de maquinistes i fagoners de la que Zurdo en fou un actiu dirigent) i 1912 (quan, després de diversos intents frustrats, s'aconseguí de portar a terme una vaga general de ferrocarrils a escala nacional).

El perfil biogràfic de Luis Zurdo de Olivares (que ell mateix s'encarregà de difondre en el seu llibre de memòries *Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis después*, respon a les característiques d'obrer autodidacta, emprenedor, amb quelcom de *self made man* capaç de fer-se escàpol a la deixadesa moral i intel·lectual que hom feia indestruable dels sectors populars. En efecte, arran de la seva participació a les eleccions municipals barcelonines de 1903, el diari *El Diluvio* el caracteritzava com a “*obrero, ex-maquinista de la Compañía del Norte, director de la revista «La Tribuna Ferroviaria» y alma de la federación de obreros ferroviarios; sus ideales políticos son los republicanos socialistas mas avanzados, con gotas de libertario científico. No se crea que al decir que es obrero se trate de lo que acostumbran a ser la generalidad, desgraciadamente para todos; el candidato tiene mas conocimientos, cultura e ilustración que muchos encopetados prójimos que ostentan títulos académicos, siendo su punto fuerte la mecánica y los asuntos sociales y obreros; es un escritor*” (1).

Fill d'un primer oficial forjador adscrit al dipòsit de locomotores de la Companyia del Nord, Zurdo nasqué a Madrid el 28 de maig del 1859. El seu ingrés a la “*gloriosa república del trabajo*” es produí a l'edat de tretze anys, com a factor i telegrafista, realitzant el lent i progressiu aprenentatge que el portà a la categoria de maquinista l'any 1874. El 1891 es traslladà per primer cop a Catalunya (a Manresa, primer, i Barcelona, posteriorment), entrant ben aviat en contacte amb el Centro Instructivo Ferroviario del carrer Rec Comtal (Sant Martí de Provençals), “*donde conocí a Ayerbe, Pons y Wagner, y después al ingeniero Tàrrida del Marmol*”. A Sant Martí, Zurdo i els seus companys van fundar *La Esperanza, Sociedad de Maquinistas y Fogoneros* (també anomenada *Sociedad General de Maquinistas de Todas las Líneas*) el 1893, primera associació d'obriers ferroviaris amb forta implantació a Catalunya (de fet, des del 1888 ja existia a Madrid la *Asociación General de los Empleados de los Ferrocarriles de Espana* que tenia com a òrgan de premsa *La Asociación*). En efecte, a les planes de la *Tracción Ferroviaria Ilustrada*, que no trigà en veure la llum pública com a butlletí dels maquinistes catalans, podem llegir que “*el núcleo de la Sociedad «La Esperanza» lo constituye el personal de*

la región catalana ya desde hace años acostumbrado a la vida gremial. Su constancia y actividad, sus hábitos de orden y disciplina social, su morigeración, que en nada disminuye su energía, y su franco respeto a la superioridad, que en nada altera su independencia de carácter, son partes suficientes para que, aún en los tiempos azarosos que atravesamos, la vida social de «La Esperanza» sea incólume» (2). La resposta de la Companyia del Nord a la fundació de la societat van ser acomiadaments de manera fulminant. La readmissió dels represaliats (procés que es pot seguir a les planes del setmanari republicà martinenc *La Consecuencia*) s'aconseguí després de múltiples gestions en les que intervingueren el ministre de Foment, Segismundo Moret, i l'advocat dels obrers, Vallès i Ribot. Però la Companyia no respectà els termes de l'acord proposat per Moret (readmissió individual prèvia petició per escrit al director de la Companyia) i, davant de la indiferència governamental, alguns dels represaliats van haver de cedir a la coacció de l'empresa a fi de conservar llurs llocs de treball. Aquest fet, en canvi, esperonà Zurdo, que a partir d'aleshores intensificà la seva naixent activitat periodística, fent-se càrrec de la direcció de *La Tracción Ferroviària Ilustrada* a partir del juliol del 1894.

Pel que fa a *La Esperanza*, aquesta societat s'obria a tots els maquinistes i fogoners de qualsevol de les companyies ferroviàries espanyoles; és a dir, al personal de tracció, que juntament amb els d'oficines, moviment i vies composaven la panòpia d'oficis ferroviaris a las acaballes del Nou-cents, els quals aixoplugaven al voltant d'uns 50.000 individus arreu de l'estat (3). La societat establí un capítol de subvencions a acomiadats per les companyies i accidentats en el treball, però, de fet, la seva principal empresa era la formació d'una plataforma pública de tots els maquinistes i fogoners espanyols, primer, i l'extensió de la vida societària a la resta d'oficis ferroviaris, després. En efecte, a partir de *La Esperanza* es creà el mateix any 1893 la *Confederación de Maquinistas y Fogoneros de los Ferrocarriles de España*, entitat que pretenia federar totes les societats del personal de tracció prèviament existents -incloses les de socors mutus-. La lluita pel control del personal ferroviari sindicat anà donant els seus fruits, car el 1896 les societats *La Esperanza* i la *Union General de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España* creaven el *Sindicato General de los Ferrocarriles de España (Càmara del Trabajo)*, desempenyant Zurdo el càrrec de secretari general. La preeminència de la organització catalana es deixava sentir, com ho palesa la continuïtat de la publicació societària, del local social (encara al carrer Rec Comtal de Sant Martí) i la composició de la Junta Directiva. És interessant de recollir part del programa de setze punts reivindicatius de la nova entitat, que començava amb l'establiment, per part de les companyies, de la caixa general de pensions i acabava amb la "*federación universal permanente*", i contemplava, d'entre altres aspectes interessants, la supressió del sistema de multes i censures, la jornada setmanal de 48 hores per 36 ininterrompudes de descans, el contracte personal entre obrers i companyies, l'establiment d'un full regulador de salaris, la supressió de les hores extres, la compra de paquets d'accions emeses per les companyies (sens dubte, una original fórmula de pressió), la creació d'un jurat mixt ferroviari (que no es faria una realitat fins passats trenta anys), etc.

Aquest conjunt de reivindicacions responia, òbviament, a les depriments condicions de treball imperants en la globalitat dels oficis ferroviaris. Quan hom parla de «condicions de treball» acostuma a fer referència principalment a l'escassetat del salari i l'excés de jornada; no gens menys, això forma part de la problemàtica comuna a totes les professions, quan, per altra banda, cadascuna d'elles presenten trets i característiques peculiars que cal examinar a fons. En el cas dels treballadors de la tracció ferroviària, aquestes condicions peculiars eren essencialment dues: seguretat i descans. Seguretat en el que pertocava a l'estat i manteniment del material de tracció i de la infraestructura viària, i del sistema de senyalitzacions, de l'arcaisme i manca d'homogeneïtat del qual en tenim múltiples testimonis (a tall d'exemple, cada companyia tenia llurs propis codis i normatives sobre senyals viàries). Descans, en la mida i mesura que les llargues jornades de treball i el sistema de torns feien imperioses pels maquinistes i fogoners un mínim d'hores de repòs que les empreses escatimaven o denegaven. Segons el testimoni d'un maquinista, "*realmente no tenemos horas fijas de trabajo ni de descanso (...). Hoy, por*

ejemplo, el fogonero y yo tenemos que salir a las cinco de la tarde en un tren de mercancías y llegar al punto de destino a las cinco de la mañana. Pero hay que preparar la máquina (...). Cuando llegamos a nuestro destino hay que tomar agua y cargar de carbón el tender, en lo cual, y en otros detalles, se emplea otra hora; de modo que, en vez de doce, contando, como muchas veces ocurre, con seis horas de retraso en la llegada, trabajamos veinte horas, y en vez de acostarnos a las cinco de la mañana, nos acostamos a la una de la tarde, y cuando el tráfico es grande, al día siguiente, a las cuatro de la mañana, hay que estar en la estación (...). Las dos pesetas de gastos de viaje las cobramos siempre que pasemos diez y seis horas seguidas fuera de casa; pero por solo cinco minutos que falten no se da gratificación” (4).

Quan la societat ferroviària es cregué prou forta convocà un congrés extraordinari dels treballadors del ram a Madrid el juliol de 1902, en la que hi eren invitades altres entitats (*La Locomotora Invencible*, de Madrid; *La Union Ferroviària*, de Vigo; *La Union Ferroviària*, de Màlaga i la *Federación Valenciana*), a fi de preparar una vaga general en el cas que les companyies no atenguessin les reivindicacions més peremptòries (principalment les de caràcter salarial). Les causes que justifiquen el plantejament d'aquesta vaga ens resulten un xic difícils d'escatir, oimés tenint en compte que, des del 1896, les reivindicacions obreres havien estat sistemàticament desateses per part de les companyies, i que l'ambient regnant per a la preparació d'una acció d'aquesta mena no era el més favorable després del fracàs de la vaga general de 1902. Podria ser una explicació el fet que, sense cap visible influència anarquista en el si del moviment obrer ferroviari organitzat, la representació catalana del mateix tractés d'anorrear les tendències socialistes. No oblidèssim, al respecte, diversos fets: la postura dubtosa de la societat madrilenya *La Locomotora Invencible* en aquesta vaga i en altres conflictes locals posteriors, fins al punt que algun testimoni de l'època l'acusà d'haver estat creada amb l'únic fi de desfer la organització catalana: “*La Invencible se creo para deshacer el Sindicato, y los encargados de darle la puntilla fueron los socialistas de la calle de Relatores, de Madrid*” (5); la forta influència que el mateix Zurdo exercia en la Confederació, essent com era un personatge d'ideologia inflamada però indefinida; les repercussions que una vaga general podria tenir sobre la vida econòmica del país; la necessitat d'autoafirmació del sindicat català després d'una etapa de creixement del número d'afiliats, però de signe dubtós pel que fa a la seva influència sobre el conjunt dels treballadors del ram, etc. La vaga, convocada pel setembre del 1902, no s'arribà a realitzar degut a la ràpida reacció governamental (Zurdo fou empresonat i *La Tracción Ferroviària*, suspesa temporalment. Poc després, *La Tribuna Ferroviària*, successora de l'anterior, comentava sardònicament: “*Un ejército que por el solo hecho de suspenderles la enseña, inicia un retroceso, ¿qué hará en presencia de los uniformes y los mausers al venirles a tomar el sitio?*”). Amb posterioritat a fracàs de la vaga general del 1902 trobem alguns conflictes; parcials (la vaga dels treballadors de la línia Orense-Vigo, el gener de 1903, per exemple, criticada per *La Tribuna Ferroviària* pel seu caràcter excessivament local), i fins i tot algun rumor al voltant de l'endegament d'una nova vaga general però, en resum, no hi hagué res de seriós fins el ja esmentat conflicte de 1912.

Retornant a l'evolució política i personal de Zurdo, el període que va entre l'any 1893, quan va ser repressaliat per la companyia ferroviària, i el 1902, quan ho fou pel mateix govern per la seva qualitat d'organitzador de la non-nata vaga general (6), assenyalà el seu màxim ascendent entre aquell sector de la classe obrera a la es que vinculava més directament i, amb l'aurèola que li va donar la seva activitat de resistent a les arbitrietats i injustícies del gran capital, es preparava per obrir un nou capítol en la seva vida: el de caràcter més obertament polític. En efecte, sembla ser que les seves actituds filo-republicanes es desvetllaren durant la darrera dècada del Nou-cents, car en el seu llibre de memòries trobem reflectida la següent anècdota: “*...durante un caluroso*

mes de julio (del 1892) cuando desembocaba yo con mi tren, allá como a la una y media de la tarde, en el túnel de Vacarizas, a tres km. de Olesa, hacia donde iba, rendidos y amparándose en la fresca sombra hallé tres hombres, que eran D. Juan Salas Antón, Odón de Buen y Horta Camps, a quienes anuncie mi pronto regreso, efectuado el cual, los tomamos en el furgón y jcap a Sant Vicens! Por su triunfo (electoral, naturalment) hubiera ido hasta Madrid” (7). Més enllà de la trivialitat de l'episodi, el cert és que Zurdo entrà en contacte per primer cop amb Lerroux en l'encara primerenca data de 1893 (segons ens confessa en el llibre dedicat a la seva filla, *Esperanza, la cautiva del Mediterràneo*), cultivant una relació amistosa i política que es perllongaria durant gairebé quinze anys. Tanmateix, és en aquests anys quan comencen a palesar-se alguns dels trets definitoris del tarannà públic i personal de Zurdo, com ara un anticalanisme un xic artificios (ens consta que el nostre personatge entenia i parlava el català, i en el seu llibre de memòries trobem força expressions emprades en aquesta llengua), que sens dubte anà en augment segons ho exigien les necessitats estratègiques del Partit Radical, i un espanyolisme cultivat de cara a la galeria (per exemple, el seu lliurament de col·laboració al govern espanyol en plena guerra contra els Estats Units li digué comportar una ampliació del seu radi d'influències i projecció personal). Però, pel damunt de tot, Zurdo aprofundí, com ja hem dit, en la seva vessant obrerista i lluitadora, d'home del poble, autodidacta i fet a si mateix, que pagà amb el saldo d'una absoluta indefinició ideològica que li permetia autocaracteritzacions tals com la defensa d'uns ideals sociopolítics “*que lindan en los últimos campos del progreso*”. El colofó d'aquesta trajectòria no podia ser altra que la militància en l'esquerra del radicalisme (en paraules de J.B. Culla, Zurdo fou una peça important en l'estratègia lerrouxista per la qual “*la millor manera d'arrabassar la clientela als àcrates afeblits és assemblant-s'hi*” (8)), una actuació molt peculiar en els fets de la Setmana Tràgica i un progressiu allunyament de la vida política en general i del Partit Radical en particular (a mida mesura que el nostre personatge anava quedant confinat dins els límits de l'ortodòxia obrerista i esquerranosa pròpia de període que acaba el 1909).

Seguint el llibre de memòries de Zurdo, trobem el seu nom dins la candidatura republicana per a les eleccions generals d'abril de 1903, tot essent substituït a darrera hora pel boter Jaume Anglès. Pocs mesos després, el novembre, figurava entre els escollits de la triomfant llista republicana presentada a les eleccions municipals de la ciutat de Barcelona, en representació del districte Xè, juntament amb el seu correigionari Marcelo Rivas, que també resultà escollit. Però les coses a l'Ajuntament van començar a tòrcer-se ben aviat pel flamant regidor Zurdo. En efecte, l'ex-ferroviari fou una de les primeres víctimes de la manca de cohesió de la majoria consistorial republicana i de l'estratègia lliguera de ventilar els draps bruts dels republicans en la seva administració de la *cosa pública* ciutadana. El maig del 1904, es publicà a la premsa barcelonina que Zurdo, des del seu càrrec de membre de la comissió de consums de l'Ajuntament, havia obtingut profit econòmic del concert econòmic del Consistori amb el gremi de vaquers, essent justament el seu company de candidatura, Marcel Rivas, qui plantejà la qüestió en el si del Consell Municipal. Zurdo abandonà el seu càrrec en la comissió, continuà com a regidor fins el 1909 i es defensà tot argumentant allò tant consabut de “*no puedo consentir que a un obrero como yo se te atropelle de manera tan inicua*” (9). Atès que els imperatius polítics i administratius prenién altres viaranyes, de l'afer Zurdo no se'n sentí a parlar més. Potser com a compensació per part del partit, el seu nom fou inclòs, l'any 1905, es una impossible candidatura radical pel districte de Boltana, a la província d'Ossa.

En la seva restant actuació com a regidor, Zurdo cultivà aquells trets que ja hem esmentat repetides vegades. En l'etapa de la Solidaritat, s'inclougué en el grup de la Minoria Municipal Antisolidària: es mostrà molt crític respecte al Pressupost Extraordinari de Cultura del 1907, tot i que finalment li donà el seu vot favorable (després d'haver

presentat una esmena a la base sisena del Pressupost, en la qual es demanava l'ensenyament a les noves escoles previstes pel Consistori es realitzés en castellà, sense perjudici de l'ensenyament en català pels nascuts a Catalunya o per aquells que així ho desitgessin). Com a tret destacable, presentà un avantprojecte no excessivament desenvolupat de construcció de cases per a obrers, que mai fou portat a terme. La resta de la seva tasca administrativa es perd en el més absolut dels anonimats. Pel que hem pogut resseguir a la premsa de l'època, les seves intervencions en les discussions i debats en els que participava degeneraven sovint en l'espectacle i la cridòria innecessàries; la seva oratòria era minvada, i el seu temperament, força exaltat. Com ha assenyalat Albert Bastardas, la heterogeneïtat de la majoria republicana en l'Ajuntament propiciava vius contrastos entre aquells que realment estaven capacitats per a la política -ni que fos en el poc rellevant càrrec de regidor- i aquells altres, com Zurdo, molt més limitats en aquest aspecte.

La participació de Zurdo en els fets de la Setmana Tràgica té quelcom de pintoresca. De fet, fou l'únic membre destacat del Partit Radical vist amb una arma a la mà (millor dit, a l'espatlla, car es tractava d'un vell mauser de més de 10 Kg.), encara que en el Consell de Guerra que se li incoà hom no fou capaç de demostrar la seva participació activa en enfrontaments armats amb les forces de l'ordre. D'altra banda, sembla que el denunciant, un guàrdia municipal, carí anomenat Pere Comas, tenia alguns comptes pendents amb Zurdo de l'etapa en que aquest darrer ostentava la regiduria municipal (per acabar d'embolicar la troca, l'esmentat Comas se suicidà poc després d'haver fet la delació). En qualsevol cas, Zurdo es limità a fer el mínim acte de presència que la seva significació socio-política requeria, però sense comprometre's a fons. Segons Connelly Ullman, “[Zurdo] había tratado de convencer a sus vecinos para que se unieran a los incendarios, recordándoles que los conventos eran el poder real que actuaba tras el movimiento separatista catalán; los vecinos no le hicieron caso y Zurdo Olivares se dedico a arrojarles cubos de agua, extravagancia que no satisfizo de ninguna manera a los miembros radicales del Clot” (10). Certament, la seva exhibició armamentística no anà més enllà d'una boutade dialèctica amb alguns col·legues del barri. Que l'ex-regidor no semblava estar excessivament compromès, a nivell personal, en l'esclat del moviment revolucionari, ho palesen algunes de les seves declaracions en la instrucció del judici militar. En efecte, preguntat sobre a qui atorgava la responsabilitat dels fets de juliol del 1909, Zurdo respongué que “*el vandalisme producido no es obra de ninguna comunion política, siendo mas de atribuir a la conglomeración del hampa que en ciudades como Barcelona oscilan en número total, que tal vez en esta sea de 20 a 30.000, detritus sociales dispuestos en todo momento a un golpe de mano*”. (11). Venint d'un representant de la classe obrera, la descripció de l'autoria de la Setmana Tràgica no té desperdici.

El Consell de Guerra condemnà Zurdo a la pena de reclusió perpètua, que li fou conmutada per la d'estranyament perpetu; finalment, l'amnistia li permeté retornar a Espanya a mitjans 1910. Segons Connelly Ullman, “*al ser Zurdo Olivares el único político radical portador de armas durante los sucesos, pasó a figurar como héroe en los anales del partido*” (12). Que Zurdo gaudia d'una certa popularitat entre les bases del Partit Radical, ho palesa el fet que una enquesta popular publicada al diari *La Tribuna* relativa a la candidatura republicana per a les eleccions generals de 1910 el situava en segon lloc, per darrera de Gabriel Alomar i davant del mateix Lerroux. Anys després, encara hom recordava a Zurdo com “*el de la quema de conventos*” (13). Però era evident que la trajectòria de l'ex-ferroviari en el si del Partit tocava a la seva fi. En la nova estratègia que Lerroux traçava per a la consolidació del Partit Radical com a opció de poder a nivell estatal, un personatge amb el currículum de Zurdo resultava més aviat incòmode. En les eleccions legislatives de març del 1914, Zurdo, Samblancat i d'altres van formar una llista de «Renovación Republicana» que, en paraules de J.B. Culla, recullia “*els corrents més*

extremistes i contestataris sorgits a la perifèria del Partit Radical entre el 1910 i el 1914". (14). En els comicis municipals del 1917, Zurdo, novament marginat de les llistes oficials del Partit, estigué a punt de presentar-se pel seu compte i risc. Però mai abandonà la disciplina militant, potser degut a la devoció personal que sentia per Lerroux (d'altra banda, fou un col·laborador habitual de la premsa lerrouxista, especialment en els diaris *El Intransigente* i *Ara més que mai*); finalment, en la ja avançada data de 1921 participà en el Congrés Radical Català, essent aquesta la darrera referència que trobem de la seva vida pública: des d'aleshores, el rastre del vell lluitador obrer es perd. El Partit, en agraïment, ni tant sols li dedicà una miserable ressenya en el que es considera la hagiografia oficial del lerrouxisme (ens referim, naturalment, al llibre d'Emilio Navarro: *Historia crítica de los nombres del republicanismo catalán en la última década (1905-1914)*).

Pel que fa a la organització del moviment ferroviari, la partida l'havien anat guanyant les entitats socialistes. El juliol del 1909 s'havia creat *La Union Ferroviària (Sociedad del Personal de los Ferrocarriles de España)*, domiciliada a la *Casa del Pueblo* de Madrid, que assegurava tenir l'inversemblant xifra de 70.000 associats el 1912. El sindicat ferroviari socialista es difongué arreu de l'estat, però la xarxa catalana (MZA) es constituí en secció independent, entrant ben aviat en fortes desavinences amb la organització madrilenya. Pel guardafre Ildefonso Sanz, membre de la secció catalana, la clau de volta de la qüestió radicava en les implicacions polítiques que l'extensió del moviment organitzatiu podia reportar als ugetistes: "*La madre del cordero es, que en Cataluna van desertar-do de la Union Ferroviària Madrileña todos los companeros conscientes y se alistán en las filas de la Union Ferroviària, Sección Catalana, y en varias secciones de otras regiones nos van imitando, y si este caso llega a generalizarse en toda España, adiós el 20 por 100 que perciben los delegados por cobrar las cuotas de los companeros, adiós el 50 por 100 para la caja central y adiós acta de diputado*" (15). De fet, la secció catalana no era l'única en rebutjar el control socialista. En el seu òrgan de premsa *La Union Ferroviària* es pot veure un escrit dels ferroviaris de Biscaia reivindicant la creació de la seva pròpia secció autònoma, i protestant "*del ingreso en la Union General de Trabajadores, así como en la Internacional de Transportes, por ser dos entidades puramente políticas, que si bien es verdad que son numerosas, las tiene muy poco miedo la burguesia y los gobiernos, porque un lobo a otro no se muerden y además no estamos conformes con dichas entidades, porque después de no esperar nada practico, nos cuestan anualmente 21.000 pesetas cada una o sea 42.000 pesetas*".

La lluita pel control del moviment s'aprofundí en el moment que el Primer Congrés de la *Union Ferroviària* (juny de 1912) acordà, d'entre altres resolucions, la participació en el joc parlamentari, preparar un programa de reivindicacions laborals i reglamentar les vagues parcials. El programa de reivindicacions -de fet, unes autèntiques bases de treball- no gaudiren del vist-i-plau de la secció catalana, "*pues en dichas bases no se fija plazo para su contestación, y esto podrá retener legalmente todo el tiempo que las Companías tuvieran por conveniente*" (16). El Comitè Nacional de la *Union Ferroviària* considerà que no feia altra cosa que complir amb els acords del Congrés, els quals no fixaven termini per a rebre contestacions, i recriminà a la Secció Catalana el fet que s'hagués adreçat a la resta de seccions regionals reclamant una acció conjunta contra el sotsdit Comitè. La resposta de la secció catalana consistí en la declaració unilateral de vaga.

A contracor, la direcció madrilenya del sindicat, presionada per les seves pròpies bases (17), hagué de recolzar el moviment vaguístic. Com ja succeí el 1902, la reacció del govern fou dura i contundent, dictant severes normes per a impedir els actes de sabotatge i fent intervenir l'exèrcit: "*...el señor Canalejas, que había negado el derecho de*

huelga de los ferroviarios, los militarizó, a mas de llamar a filas a los reservistas de los regimientos de ferrocarriles. A los afectados por la medida se les impuso un distintivo, consistente en un brazalete que indicaba su condición de militares, y, gracias a este artilugio, los huelguistas hubieron de traicionarse a sí mismos” (18).

Segons el *Instituto de Reformas Sociales*, la solució al conflicte es produí per la conjunció de tres factors: en primer lloc, l'enèrgica resposta governamental; en segon lloc, per les desavinences entre els mateixos vaguistes (destacant al respecte la deserció dels maquinistes de la Companyia del Nord) i, finalment, la mediació del diputat a Corts Julio Amado. *“La intervención del Sr. Amado, y la que la notificación oficial del Gobernador de Barcelona al Gobierno manifestando que la huelga allí declaraba quedaba solucionaba con el solo ofrecimiento de que las aspiraciones de los trabajadores ferroviarios en huelga se ocuparía el Gobierno de satisfacerlas en un proyecto de ley que sometería a la aprobación de las Cortes, influyeron de tal modo, que la huelga pudo considerarse definitivamente conjurada el día 6 de octubre de 1912” (19).*

En l'estat de les nostres investigacions no podem donar majors referències sobre l'evolució del sindicalisme ferroviari. Però el que si hem pogut veure, a través de les descoordinades notes que hem anat apuntant al llarg d'aquesta comunicació, es que en les dues primeres dècades del segle socialistes i radicals van mantenir una aferrissada lluita pel control d'un sector del moviment obrer que, per raons òbvies, consideraven de gran importància. Enmig, aquells que maldaven per un sindicalisme independent es van mostrar crítics respecte de la ingerència dels partits en allò que, segons llur paper, atanyia només als obrers. L'exponent més clar del rerafons polític de la qüestió rau en la crítica que el diari *El Intransigente* sotmeté als lerrouxistes: *“...quizà no carezca de lògica y fundamento la suposición de que ha procurado [en Lerroux] alentarla para precipitar un conflicto ferroviario y poner en una situación crítica a los de la Unión Nacional [Ferroviaria], socialistas en su casi totalidad, a los que el señor Lerroux profesa una profunda antipatía desde el día en que Pablo Iglesias pronunció en el Parlamento aquellas palabras de: “No me ha convencido Su Señoría” en ocasión de que se discutía lo del concierto de la cal, yeso i cemento del Ayuntamiento de Barcelona” (20).* Reduir el conflicte ferroviari a l'animadversió que Lerroux pogués sentir per Iglesias és, òbviament, un raonament pueril, però que la vaga havia estat instrumentalitzada per ambdues parts resulta innegable. *El Intransigente* considerava que la vaga havia estat una provocació de Lerroux a fi de donar la oportunitat al govern de desfer la organització ferroviària socialista: *“Convenía al Gobierno destruir la hermosa organización obrera que para dentro de algunos meses se preparaba. Le convenía porque el socialismo es un fantasma para el Gobierno i el socialismo, precisamente, era el partido que con más calor apoyaba i, en cierto modo, dirigía aquella organización. ¿Qué hacer ante esta tremenda perspectiva? Pues a llamar a Lerroux, Lerroux es el hombre de los grandes recursos (...). De cara a la huelga fueron los ferroviarios catalanes, inoportunamente empujados por Lerroux ...” (21).* La defensa dels lerrouxistes consistí, d'una banda, en declarar la seva no ingerència en els afers obrers en general i ferroviaris en particular, d'una banda, i en el suport moral donat als vaguistes, de l'altra. *“Los republicanos radicales no sólo prestaron a los huelguistas ferroviarios el apoyo material i material que había propuesto el señor Lerroux, sino que, lo mismo durante el conflicto que después, censuraron duramente la movilización decretada por Canalejas. Aquellas censuras no eran ninguna obra negativa i encerraban, además, la idealidad del partido radical en lo relativo a la actuación del poder público frente a los grandes conflictos sociales” (22).*

Com a conclusions podem arribar a afirmar que el cas de Zurdo no és més que un exemple, limitat i aïllat -però exemple després de tot- de la pregona interacció entre republicanisme i moviment obrer en l'època del tombant de segle. Més que aixó encara,

considerem que l'estudi del moviment obrer pot veure's enriquit si l'abordem des de la perspectiva dels oficis i professions, tant en el doble nivell institucional (sindicats, evolució societària, etc.) com estructural (condicions d vida i treball, fonaments ideològics...). Al respecte, l'exempl dels ferroviaris, que en el present text només hem tractat molt de refiló, esdevé un cas paradigmàtic, en la mida i mesura que es tracta d'un sector del món del treball amb indubtable poder de pressió i de repercussions econòmiques evidents.

Per cert, que fou de Zurdo mentre es desenvolupava la vaga? Malgrat que, segons J.B. Culla, el Partit Radical exercia a través del mateix Zurdo i del president de la *Union Ferroviaria Catalana*, Pere Ribalta, un gran ascendent sobre els obrers ferroviaris, el cert és que el nostre personatge passà del to inadvertit al llarg de tota la durada del conflicte: *“Abatido, postrado sobre el lecho, falta de fuerzas y con el oido seriamente debilitado, apenas lee ni puede enterarse ni mucho menos preocuparse de lo que en el mundo obrero acontece”* (23).

NOTES:

(1) *El Diluvio*, 7 de novembre de 1903.

(2) *La Tracción Ferroviaria Ilustrada*, 15 de febrer de 1894. Malauradament, d'aquesta publicació absolutament imprescindible per reseguir la història del sindicalisme ferroviari no només català sinó espanyol, tant sols es conserven uns pocs exemplars a l'Arxiu Històric Municipal de la Ciutat de Barcelona i a l'Arxiu Històric Municipal de Sant Martí de Provençals. L'any 1902 canvià el seu títol per de *La Tribuna Ferroviaria*, continuant Zurdo en el càrrec de director de l'òrgan societari. D'altra banda, el nom de *Esperanza* atorgat a la nova entitat ferroviària coincideix amb el nom de la filla de Zurdo, nascuda per les mateixes, fet que palesa el protagonisme del nostre personatge en les neixents activitats societàries de maquinistes i fegoners.

(3) La referència numèrica, òbviament poc contrastada, a *Veinte años de vida ferroviaria*, p. 709.

(4) Zurdo de Olivares, Luís: *Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis después*, pp. 838-840. Zurdo anuncià un segon volum de memòries que, malauradament, mai arribà a publicar-se.

(5) Sanz, Ildelfonso: *Propaganda y crítica ferroviaria por el guardafreno*, pàgina 75.

(6) A això cal afegir un empresonament de gairebé dos mesos, arran de la repressió subsegüent a l'atemptat del carrer de Canvis Nous.

(7) Zurdo de Olivares, Luis: *op. cit.*, p. 404.

(8) Culla, J. B.: *El republicanisme lerrouxista a Catalunya (1901-1923)*, pàgina 86.

(9) Declaracions a *La Publicidad*, 17 de maig de 1904.

(10) Ullman, J. C.: *La Semana Trágica*, p. 460.

(11) *Causa por el delito de rebelión militar....*, p. 361.

(12) Ullman, J. C.: *op. cit.*, p. 461.

(13) Segons afirmava Joaquim Maurín en una entrevista amb Joan Connelly Ullman.

(14) Culla, J. B.: *op. cit.*, pp. 281-282.

(15) Sanz, Ildelfonso: *op. cit.*, p. 159.

(16) Instituto de Reformas Sociales: *Conflicto de obreros y empleadas de las compañías de ferrocarriles. Septiembre-Octubre 1912*, p. 53.

(17) Segons la història oficial de la U.G.T. redactada per Amaro del Rosal, la direcció madrilenya del sindicat ferroviari tractà en tot moment de contenir la vaga i arribar a una transacció amb les empreses.

(18) Rosal, Amaro del: *Historia de la U.G.T.*, volum I, p. 101.

(19) Instituto de reformas sociales: *op. cit.*, p. 84.

(20) *El Intransigente*, 19 de setembre de 1912. L'afer que s'esmenta en la cita correspon a un cas de corrupció administrativa protagonitzat per alguns regidors republicans, escaigut justament poc després del protagonitzat per Zurdo en la comissió de consums.

(21) *El Intransigente*, 7 d'octubre de 1912.

(22) Fité, Elías: *Política Republicana. La obra de un parí/do*, p. 108.

(23) *El Intransigente*, 19 de setembre de 1912.