



## Un periódico anarquista olvidado: *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* (1902-1904)

Deborah González Jurado<sup>1</sup>

Recibido: 10 de agosto de 2018 / Aceptado: 10 de marzo de 2019

**Resumen.** El movimiento obrero en España entre los empleados del ferrocarril fue sofocado, dirigido y reconducido por la patronal desde sus orígenes. Hasta comienzos del siglo XX no encontramos ninguna publicación periódica exponente de las reivindicaciones de los empleados de este sector. En 1902 apareció *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, una fuente olvidada hasta hoy día por los investigadores del anarquismo que, sin embargo, por su riqueza discursiva y el alto nivel de sus colaboradores merece ser traída a la luz.

**Palabras clave:** Movimiento obrero; prensa anarquista; ferrocarriles; tranvías; publicidad.

### [en] A foreign anarchist railway journal: *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* (1902-1904)

**Abstract.** The labour movement in Spain among railroad employees was quelled, managed and redirected by the employers since its inception. Until the early twentieth century we don't find any periodical journal exponent of the claims of employees in this sector. In 1902 *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* (Work of Railways and Tramways) appeared, a source forgotten until today by the researchers of anarchism that, by its discursive wealth and the high level of its collaborators deserves to be brought to light.

**Keywords:** Labour movement; working press; railways; trams; advertising.

**Sumario.** 1. Introducción, estado de la cuestión, fuentes y metodología. 2. Características y causas del retardo español en el asociacionismo obrero ferroviario y las estrategias de moratoria de la patronal en las Actas de MZA (1857-1899). 3. Contexto histórico y editorial de *El Obrero*. 4. Surgimiento y primeros números de *El Obrero*. 5. Línea editorial, colaboradores, secciones y dirección de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*. 6. Publicidad y algunas pistas sobre la financiación de *El Obrero*. 7. Conclusiones. 8. Referencias bibliográficas.

**Cómo citar:** González Jurado, Deborah (2019): "Un periódico anarquista olvidado: *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* (1902-1904)". *Estudios sobre el Mensaje Periodístico* 25 (2), 833-852.

<sup>1</sup> Université Bordeaux Montaigne (Francia)  
E-mail: [deborah.gonzalez-jurado@u-bordeaux-montaigne.fr](mailto:deborah.gonzalez-jurado@u-bordeaux-montaigne.fr)

## 1. Introducción, estado de la cuestión, fuentes y metodología

La investigación sobre la prensa obrera durante las décadas aún bajo la dictadura del general Franco y la Transición se deben en buena parte a la aportación del hispanismo francés al estudio de la prensa española de los siglos XIX y XX, dentro del marco de la construcción de la historia social y cultural de España con profesores como Maurice, Botrel o Guereña en colaboración con Tuñón de Lara. En concreto, el profesor Guereña fue pionero en esta línea de investigación, una de las iniciales de su larga trayectoria (Botrel, Maurice, 2000: 31-52; Guereña, 1981: 145-156).

A pesar de la importancia de *El Obrero* por su alta calidad, la originalidad de sus contenidos y el interés que presenta, no existen estudios monográficos sobre esta publicación, aunque recientemente fue incluido su análisis inicial en la tesis doctoral de la autora, aún inédita (González Jurado, 2015: 733-749). La estructura de este estudio se presenta como un recorrido inicial entre las noticias de las Actas de la gran ferroviaria para conformar de primera mano el contexto sociolaboral de los trabajadores ferroviarios de la empresa desde los primeros conatos obreristas hasta la aparición del periódico que tomamos como objeto principal de investigación. Desde el momento del surgimiento de *El Obrero* en 1902 realizamos un análisis del contenido de los primeros números, tanto a nivel publicitario —aventurando diversas hipótesis acerca de su financiación—, como a nivel de los artículos firmados bien por la dirección bien por los colaboradores más destacados. Nuestro interés se centrará en averiguar qué motivaciones y soporte encontraron y compartieron los obreros ferroviarios que publicaron dicho periódico.

Aun con la fuerza económica y social que tuvo el ferrocarril como nueva industria y la cantidad de personal del que se sirvió para su construcción y explotación, son tardías las fechas que arrojan los testimonios documentales de intentos de organización del sindicalismo obrero en este ramo. El caso concreto de la situación socio-laboral de los obreros ferroviarios ha comenzado a ser estudiado en las últimas décadas habiendo aparecido unas pocas tesis doctorales y escasas publicaciones, aunque aún algunas cuestiones se encuentran en un estado inicial de investigación debido a la alta especialización del tema y el corto número de investigadores que se dedican a ello. Recientemente, la historiadora Emerenciana-Paz Juez Gonzalo inició los estudios en esta materia con su tesis doctoral en 1991 (Juez Gonzalo, 1991) y ha continuado publicando obras generales de diferentes períodos (Ídem, 2000). En la pasada década otro historiador, Antonio Plaza dedicó su línea principal de estudio a las cuestiones sociales del ferrocarril (Plaza Plaza, 2004, 2006). También en las mismas fechas Francisco Polo realizó uno de los primeros estudios en profundidad concretamente sobre el perfil sociolaboral de los trabajadores de la antigua empresa de Ferrocarriles Andaluces entre finales del siglo XIX y principios del XX que aún permanece inédito (Polo Muriel, 2006). Más tarde, este mismo autor participó en una importante obra colectiva patrocinada en colaboración por la Fundación de Ferrocarriles Españoles y la Junta de Andalucía en la cual tuvo la ocasión de indagar en el factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces desde el último tercio del siglo XIX hasta el comienzo de la guerra civil española (Ídem, 2008: 641-719).

En la última década, puntualmente para el año 1915, Esmeralda Ballesteros Doncel realizó el primer estudio detallado y tablas comparativas sobre el salario de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras de MZA, la empresa del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (Ballesteros Doncel, 2010: 172-197). Y el último trabajo del que tenemos noticia sobre temas de historia del personal ferroviario ha sido la tesis doctoral aún inédita de Francisco Polo (Polo Muriel, 2015), que trata sobre la depuración del personal ferroviario durante la guerra civil española y el franquismo que, aunque este estudio se sale del marco cronológico para el caso del periódico que veremos aquí, merece la mención al menos en cuanto a su significado historiográfico sobre las implicaciones políticas de los ferroviarios en la historia de España.

En este artículo utilizaremos dos fuentes principales para el análisis del contexto histórico, surgimiento y significado social del periódico que estudiamos: las Actas del Consejo de Administración de MZA<sup>2</sup> y los números iniciales de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* (en adelante, *El Obrero*). Dicho periódico se instituyó como primer órgano portavoz de los empleados ferroviarios en nuestro país del que tenemos constancia, publicándose desde 1902 a 1904<sup>3</sup>. Al igual, pues, que los intentos de organización del sindicalismo obrero en este ramo, resulta bastante remisa la fecha de aparición del primer periódico específico ferroviario en España, ya a comienzos del siglo XX. Sin duda, ambos factores hallen una relación muy directa entre sí.

Al año siguiente de la desaparición de *El Obrero*, es decir, en 1905, comenzó a publicarse otro periódico quincenal dedicado a la clase ferroviaria que vino a cubrir el hueco dejado por este, llamado *Heraldo de Ferrocarriles*<sup>4</sup>, el cual no alcanzó los mismos niveles de calidad de su antecesor.

## **2. Características y causas del retardo español en asociacionismo obrero ferroviario y las estrategias de moratoria de la patronal en las Actas de MZA (1857-1899)**

La sustitución del viejo sistema de caridad religiosa del Antiguo Régimen sustentado por las cofradías hacia la beneficencia pública a mediados del siglo XIX en España, generó un vacío que no fue cubierto por el nuevo asociacionismo obrero en su doble vertiente asistencial y de cohesión social, pues hasta la década de 1880 solo fueron toleradas formas asociativas consideradas inofensivas como los socorros mutuos, pero represaliadas otras sospechosas de alterar el orden vigente (Vilar Rodríguez, 2009; Vilar Rodríguez, Pons Pons, 2011)<sup>5</sup>.

Aunque la construcción de ferrocarriles en nuestro país se remonta a los años 1848 (ferrocarril de Barcelona a Mataró) y 1851 (ferrocarril de Madrid a

---

<sup>2</sup> Dichas Actas de MZA se conservan en el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en Madrid.

<sup>3</sup> Agradecemos la indicación de la existencia de esta publicación a la bibliotecaria responsable de la Hemeroteca Municipal de Madrid, M<sup>a</sup> Cristina Antón Barrero.

<sup>4</sup> El *Heraldo de Ferrocarriles* también se conserva en la Hemeroteca Municipal de Madrid.

<sup>5</sup> Estas historiadoras destacan esta característica para las sociedades de socorros mutuos en las líneas generales de estudios sobre la sociedad española y la clase trabajadora en el siglo XIX.

Aranjuez), podemos considerar el inicio de la puesta en marcha de las redes ferroviarias en 1857, año de constitución de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante (en adelante, MZA), la mayor y mejor capitalizada compañía ferroviaria de la Península Ibérica desde su fundación en 1857 hasta la nacionalización de toda la red ferroviaria española en 1941. Dicha empresa estuvo promocionada por la Casa Rothschild francesa, la cual fusionó diversas pequeñas líneas en una gran sociedad anónima y comenzó a funcionar ya bajo el paradigma de lo que podríamos llamar la economía a escala de las empresas europeas contemporáneas.

En el caso de los obreros de la construcción, sin ningún tipo de seguro de accidentes o enfermedad laboral, empleados generalmente por otras empresas contratistas, las ferroviarias no se hicieron cargo de su situación hasta 1864<sup>6</sup>. De las lamentables condiciones de trabajo y accidentes de estos trabajadores dan testimonio las noticias de fundación de hospitales a cargo de asociaciones pías privadas u obras caritativas de algunos ayuntamientos colindantes a las obras del ferrocarril que asistían y alojaban a los heridos y enfermos. Estas instituciones solicitaban escuálidos socorros voluntarios a las ferroviarias que éstas, a veces, graciosamente concedían<sup>7</sup>. A partir de aquel año comienza cierta coordinación entre los ministerios de la Gobernación y Fomento, y se emite una Real orden para el establecimiento obligatorio de servicios sanitarios respectivos costeados por las empresas ferroviarias —es decir, las titulares de las líneas, concesionarias directas del Estado— para todos los trabajadores de las compañías o sus subcontratas<sup>8</sup>.

La patronal promovía y dirigía el comportamiento de los empleados en un sentido favorable a la empresa. En las Actas de MZA existe un sinnúmero de testimonios en esta línea, como gratificaciones por aguinaldos navideños y trabajos extra, billetes a precio reducido y gratuito para oficinistas, anticipos o primas, y multas o amonestaciones. Al efecto de llevar el seguimiento y la contabilidad de estas acciones de adoctrinamiento existía una cuenta en los libros de registro de la empresa llamada “de méritos y multas”, con apuntes de todo tipo. Por ejemplo, se consignaban premios a empleados por devoluciones de carteras extraviadas pertenecientes a los viajeros, enfrentamientos contra ladrones o malhechores, participación heroica en emergencias o descarrilamientos; pero también quedaban bien registradas acciones reprobables o deshonestas como hurtos o negligencias, a causa de las cuales se imponía al trabajador que las cometiese una multa económica o incluso la falta podía llegar a la separación de la empresa<sup>9</sup> (González Jurado, 2015: 132-167).

La organización sindicalista ferroviaria se demoró, decíamos, en contraste con la organización obrera de otros sectores. Entre los años 1868 a 1889 los

<sup>6</sup> Del lento nacimiento de una nueva sensibilidad a los accidentes de trabajo del mundo de la construcción tenemos un testimonio gráfico en el cartón para tapiz “El albañil herido” dibujado por Francisco de Goya en torno a 1786. Mucho más tarde, José Jiménez Aranda, en 1890 pintaría el óleo sobre lienzo “Una desgracia”, ya en el momento en que esta sensibilidad se generaliza en paralelo a las reivindicaciones del movimiento obrero.

<sup>7</sup> Actas MZA, sesión nº 34, 5/09/1861, p. 355, libro 3; Actas MZA, sesión nº 41, 26/10/1861, p. 381, libro 3; Actas MZA, sesión nº 33, 14/11/1864, p. 38, libro 5; Actas MZA, sesión nº 7, 20/03/1865, p. 108, libro 5; Actas MZA, sesión nº 16, 5/07/1865, p. 156, libro 5.

<sup>8</sup> Actas MZA, sesión nº 7, 10/03/1864, p. 465, libro 4.

<sup>9</sup> En el lenguaje utilizado de la época se da el valor semántico de “despido” a la palabra “separación”.

ferroviarios eran escasos en secciones de la AIT (Asociación Internacional de Trabajadores), aunque algunos ferroviarios desarrollaran su actividad entre los obreros del hierro, por ejemplo en Cartagena en 1871; pero la participación activa de los ferroviarios en protestas laborales aparece documentada a partir del otoño de 1872, cuando tuvo lugar la primera de las huelgas de ferroviarios conocida (Plaza Plaza, 2006: 12).

La primera noticia en las Actas de MZA de algún tipo de asociación obrera la tenemos el 5 de julio de 1865, cuando los empleados de los talleres establecieron una caja de socorros independiente. La directiva de la empresa neutralizó este conato concediendo a dicha caja las cantidades resultantes de las multas a los trabajadores, e imponiendo que estos fondos se custodiasen en la Caja Central de la Compañía, reglados por los requisitos ordinarios establecidos para la misma. También se dispuso que el proyecto de los estatutos de esta asociación obrera se sometiera a la aprobación del Gobierno<sup>10</sup>. Otra iniciativa de aquel mismo año de la directiva de MZA fue otorgar el derecho a una licencia anual de doce días por año disfrutando del sueldo completo a los empleados de la sección del Movimiento<sup>11</sup> con el propósito de adelantarse a los brotes de sindicalismo que parecía comenzaban a surgir<sup>12</sup>.

Aquel primer intento de socorros mutuos no prosperó, y hasta el 17 de junio de 1871, seguidamente a los acontecimientos de la Comuna de París, no encontramos otro intento de creación de una “Sociedad cooperativa de consumos de los empleados de la Compañía”<sup>13</sup>. La estrategia seguida por la dirección fue influir en el nombramiento de una nueva Junta directiva que sustituyese a la recién elegida por los propios obreros y asegurarse el control de tal asamblea con la modificación de varios artículos de sus estatutos<sup>14</sup>. Esta Sociedad Cooperativa siguió funcionando a lo largo del resto del siglo, y algunos empleados de la ferroviaria pasaban a trabajar a su servicio bajo el consentimiento de MZA<sup>15</sup>. Esta Sociedad Cooperativa dependió financieramente desde sus inicios de la Compañía y por eso su autonomía de actuación fue muy limitada<sup>16</sup>.

El descontento de los empleados de MZA se hizo bien patente en 1873, conservándose en las actas del Consejo de Administración el testimonio de una queja elevada por conductores y guardafrenos a la directiva sobre su angustia económica y sus reclamaciones solicitando un aumento de personal. Pero en dicha ocasión la respuesta de la Compañía a estas peticiones fue de nuevo tajantemente negativa, aún desprendiéndose del texto que la directiva era consciente de las

---

<sup>10</sup> Actas MZA, sesión nº 16, 5/07/1865, p. 156, libro 5.

<sup>11</sup> Las antiguas ferroviarias se estructuraron en diferentes secciones, entre las cuales estaba la del Movimiento, encargada de todo lo que concernía al material móvil (locomotoras, coches, vagones de mercancías, etc.) y al personal que efectuaba la labor que su propio nombre indica (maquinistas, fogoneros, etc.). El personal de las secciones del Movimiento era considerado imprescindible para la empresa y fue en muchos casos tratado como privilegiado, otorgándosele mejores condiciones laborales que otro personal menos especializado.

<sup>12</sup> Actas MZA, sesión nº 17, 12/07/1865, p. 162, libro 5.

<sup>13</sup> Actas MZA, sesión nº 13, 17/06/1871, p. 74, libro 7.

<sup>14</sup> Actas MZA, sesión nº 5, 6/03/1872, p. 169, libro 7.

<sup>15</sup> Actas MZA, sesión nº 22, 6/12/1872, p. 253, libro 7.

<sup>16</sup> Actas MZA, sesión nº 14, 27/06/1873, p. 326, libro 7.

penurias económicas y las condiciones de trabajo que afrontaban sus trabajadores<sup>17</sup>.

Por fin, a finales del año 1874 se aprobó un reglamento para la Caja de Previsión a título gratuito a favor del personal, admitiéndose la participación a todos los contratados de plantilla con sueldo anual más los maquinistas y fogoneros, abriéndose para cada uno una cartilla de ahorro individual mediante una cantidad proporcional al salario fijo. La caja comenzaría a regir a partir del 1º de enero del año siguiente, formándose con los abonos apercibidos de la Junta General de accionistas a propuesta del Consejo. La gerencia y administración de la Caja estaría a cargo exclusivo del Consejo de Administración<sup>18</sup>.

En la década de 1890 se radicalizaron las reclamaciones de los trabajadores de la Cooperativa con posturas más independientes de los criterios de MZA. En represalia, el Consejo tomó medidas restrictivas sobre los suministros externos de los que la Sociedad abastecía a la Compañía. Además suprimió la concesión de billetes gratuitos a los proveedores de la Cooperativa y la aplicación del precio de servicio a los transportes de los artículos que ésta importaba. También se redujeron los créditos que se concedían a los empleados, limitándose desde ahora a comestibles o sastrería<sup>19</sup>.

### 3. Contexto histórico y editorial de *El Obrero*

Como hemos hecho constar más arriba, el movimiento obrero entre los empleados del ferrocarril fue sofocado, dirigido y reconducido por la patronal desde sus orígenes durante casi medio siglo, lo cual interpretamos como la causa de que hasta comienzos del siglo XX no encontremos ninguna publicación periódica exponente directo de las reivindicaciones de los empleados de este sector.

Según diversos autores, a nivel nacional, no sería hasta 1888 cuando se creara la Asociación de Empleados de Ferrocarriles de España que, con 103 socios en su inicio, pasó en menos de una década a los 8.500 socios, produciéndose simultáneamente la pérdida de su independencia, el cambio de nombre a Asociación General de Empleados y Obreros de los ferrocarriles de España y la imposición del pago de una cuota a los mutualistas, pasando a manos de la patronal la organización de sus servicios (Plaza Plaza, 2006). Las marchas obreras multitudinarias en EEUU y Europa de 1º de mayo de 1890 fueron también secundadas en España gracias a la autorización del gobierno liberal de Sagasta, pero fueron reprimidas seriamente por el partido conservador de Cánovas al año siguiente (Rivas Lara, 1987: 89-118).

No sería hasta el año 1899, precisamente el de la toma de posesión de Nathan Süß como Director de la Compañía MZA en relevo del anterior, Carlos Crebús (De La Torre, 1898: 89; 1899: 86)<sup>20</sup>, cuando se hiciese realidad lo prometido por

<sup>17</sup> Actas MZA, sesión nº 9, 17/04/1873, p. 299, libro 7.

<sup>18</sup> Actas MZA, sesión nº 21, 9/12/1874, pp. 105-106, libro 8.

<sup>19</sup> Actas MZA, sesión nº 23, 9/01/1897, p. 432, libro 15.

<sup>20</sup> Este dato lo hemos extraído de sendos ejemplares del Anuario de Enrique de la Torre para 1898 y 1899. Aunque este Anuario puede considerarse una fuente por su antigüedad, hemos optado por ofrecer su referencia bibliográfica al final de este artículo.

MZA a sus empleados casi medio siglo atrás, otorgándose un “Reglamento para la concesión de Pensiones de retiro, de viudedad y de orfandad al personal permanente de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante” que incluía “á todos los agentes de su personal fijo permanente que dejen el servicio, á sus viudas y á sus huérfanos menores de diez y ocho años”. En consecuencia, se liquidó la Caja de Previsión que había funcionado anteriormente en base a los ahorros del sueldo que retenía la Compañía a sus empleados<sup>21</sup>.

En la sesión siguiente del Consejo, de 12 de enero de 1900 el Director informó de nuevo al consejo de las demostraciones de gratitud individuales y colectivas que continuaba recibiendo de un gran número de empleados de la Compañía con motivo de la creación del Fondo de Pensiones, así como de los mensajes especiales que le había presentado una delegación en representación del personal de los talleres generales y de los maquinistas y obreros de Madrid, y otras manifestaciones del Depósito de Mérida y del personal de Almansa, en términos calurosos de sentimientos de gratitud y adhesión por la benéfica resolución adoptada. También en aquella misma sesión, el Consejo accedió a reducir la tarifa de servicio de 0,25 a 0,05 pesetas por expedición de envases vacíos de retorno enviados desde su almacén de Madrid al personal de las líneas por la Sociedad Cooperativa, aunque la petición de ésta había sido de gratuidad<sup>22</sup>.

A pesar de que pareciera que de momento la patronal ferroviaria había ganado la calma de los sindicalistas con el aseguramiento de sus derechos gracias al cambio de actitud de la directiva de MZA, llevado a cabo por la relevante figura del nuevo director Nathan Süß, no pudo evitarse ya la difusión y expresión de las reivindicaciones del movimiento obrero en el sector ferroviario. Como hemos dicho, podemos considerar *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, publicado desde 1902 a 1904, el primer periódico que se constituyó como órgano portavoz de los empleados ferroviarios. Por sus contenidos y contexto se trataba de uno de los periódicos anarquistas de la pléyade de prensa periódica de esta tendencia que surgió en el tránsito entre finales del siglo XIX y principios del XX, muchos de los cuales también quedaron olvidados por la investigación española hasta al menos la época de la Transición democrática (Morales Muñoz, 1988: 541-549).

Aunque en su listado tampoco aparece nuestro periódico, en la década de 1960 René Lamberet recogió en su *Chronologie et bibliographie* más de un centenar de cabeceras anarquistas o de tendencias libertarias surgidas entre los años 1888 y 1907, de los cuales un buen número incluye en su título la palabra “obrero”. Aunque algunos periódicos socialistas también eligieron este término y su concepto, la mayoría de los que lo incluyen son anarquistas, tales como por ejemplo: *La Unión Obrera*, de Madrid (1888); *El Obrero*, de El Ferrol (1892); *El Porvenir del Obrero*, de Barcelona (1894); *La Unión Obrera*, también de Barcelona (1895); *La Redención Obrera*, publicación quincenal órgano de la Sociedad de Obreros de Lieja, defensora de los principios de la Primera Internacional (1900); *Fraternidad Obrera*, de Cartagena (1900); *El Obrero Moderno*, de Murcia y otro con el mismo título de la Línea de la Concepción (1901); *El Porvenir Obrero*, de Mahon (1901); *La Tribuna Obrera*, de Cádiz

<sup>21</sup> Actas MZA, sesión nº 28, 15/12/1899, pp. 114-121, libro 17.

<sup>22</sup> Actas MZA, nº 1 de 12 de enero de 1900, pp. 138 y 135, libro 17.

(1901); *El Obrero*, de Tenerife (1902); *La Voz del Obrero*, de Villafranca del Panades (1903); *La Luz del Obrero*, de Córdoba (1904); *La Voz del Obrero del Mar*, de Cádiz (1904); etc. (Lamberet, 1953: 67-82).

De momento, el estado de la investigación sobre el estudio de las redes de escritores anarquistas a finales del siglo XIX en Francia mantiene una ligera ventaja sobre lo que sabemos para nuestro país, habiéndose defendido recientemente una tesis doctoral en la universidad París VIII que estudia las conexiones de estas redes entre sí (Granier, 2003). Respecto a las publicaciones anarquistas en España, Temma Kaplan en los años 1970 señaló lo que pudiera ser un antecedente inmediato de nuestro periódico *El Obrero*, la cual cita como “*Solidaridad ferroviaria, Órgano de la Federación de obreros de los ferrocarriles de España, Madrid 1901*” (Kaplan, 1977: 275). De momento no sabemos cuál habría sido exactamente la duración de *Solidaridad ferroviaria*, o si ambos títulos tuvieron el mismo origen, o fueron publicados paralelamente un tiempo, o si nuestro periódico pudo venir a suplir la desaparición del primer órgano.

Creemos que los creadores y colaboradores de *El Obrero* formaron parte de aquella red de propaganda periodística ácrata de la que hablaba Litvak (1990), pero en un repaso panorámico de las investigaciones sobre prensa y publicaciones anarquistas y anarcosindicalistas desde la Primera Internacional en España, clásicas o más recientes, no hemos encontrado menciones de ninguna cabecera con este título (Madrid Santos, 1989; Soriano, Madrid, 2016). No obstante, algunos de los escritores que aparecen firmando las páginas de *El Obrero* son bastante conocidos por su contribución a otras publicaciones o por sus obras monográficas, como veremos a continuación.

#### 4. Surgimiento y primeros números de *El Obrero*

La primera redacción y administración de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* estuvo en el número 4 de calle Ballesta en Madrid, y la suscripción, mencionada en el margen superior, se conseguía por 2 pesetas al trimestre. A partir del número 41 su cabecera introduce algunos cambios tipográficos e indica un cambio de la dirección postal de su redacción, que ahora se situará en calle de Quevedo 8 y 10, principal, también en Madrid. En el recuadro superior derecho bajo el margen de este número aparecerá un “*Aviso importante*”, donde descubrimos que el periódico había tenido otro domicilio intermedio, en la calle Montera. En aquella sede de Montera se habría publicado la serie de números entre el 17 y el 41, que no se han conservado en la Hemeroteca Municipal de Madrid e ignoramos si han podido subsistir en algún otro centro de conservación. Así pues, el periódico habría tenido al menos tres sedes a lo largo de su historia: calles Ballesta, Montera y Quevedo. En la calle Quevedo se mantendría *El Obrero* hasta el número 83, ya que el último ejemplar de la serie de la Hemeroteca Municipal de Madrid, no conserva los datos de la primera página. En la nota del número 41 que comentábamos se suplica a los lectores que “*no se extrañen de la frecuencia*” de estos traslados, “*por cuanto obedecen exclusivamente*” a las modificaciones en sus necesidades de espacio.

Ilustración 1. Imagen de la primera plana del nº 1 de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*. Hemeroteca Municipal de Madrid



*El Obrero* apareció el 24 de octubre de 1902 con unas medidas de 42 x 55 centímetros, llevando como subtítulo la frase “*La Unión es Fuerza*”, eslogan que permanecerá a lo largo de toda la serie mencionada, desde el primer número hasta el 41º. En el margen superior, bajo la cabecera del número 1, se anunciaba que “*Se publica los días 7, 14, 21 y 28*”, pero esta concreción de los días de salida se rectifica en el número 3, advirtiéndose desde entonces que “*Se publica cuatro veces al mes*”. En la parte central de la cuarta plana de este primer número aparece un texto que actúa como mención legal de los talleres donde se imprimía *El Obrero*, el Establecimiento Tipográfico de M. Mardomingo y Compañía, sito en calle Encarnación nº 4 de Madrid, por tanto, el local de la imprenta era distinto a los de las sucesivas sedes. Sobre esta imprenta aparecen anuncios que seguramente formasen parte de un acuerdo o colaboración entre los talleres y la dirección de *El Obrero*. El texto del que se insertó en el número 1 reza:

“Este establecimiento confecciona todos cuantos trabajos se le encomienden, como facturas, tarjetas, membretes, circulares, B. L. M., periódicos de gran tirada, revistas ilustradas, etc., etc., contando para ello con materiales y maquinaria según los últimos adelantos y personal práctico e idóneo. Especialidad en la impresión de fotograbados, bicolores y tricolores”.

Habiendo existido ya una Asociación General del Arte de Imprimir en Madrid desde 1871, que para algunos autores se trata del antecedente de la reorganización obrera de la Restauración (Morato, 1925), es sabido que el gremio de tipógrafos fue uno de los primeros en España en constituirse al modo de asociaciones socialistas o anarquistas como la Federación de Noógrafos de la FTRE (Federación de los Trabajadores de la Región Española), surgida en el I Congreso Tipográfico convocado en agosto de 1882; o la Federación de Tipógrafos ya en tiempos de la UGT (Unión General de Trabajadores) (Castillo, 1983: 114; Casterás Archidona, 1985: 147). Serán éstas unas pistas que seguiremos otra ocasión por falta de espacio en estas páginas para reconstruir las redes de escritores anarquistas que se apuntan en *El Obrero*, y sus redes de organización y actividad tanto con ferroviarios, tipógrafos, librerías y otros colectivos.

### **5. Línea editorial, colaboradores, secciones y dirección de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías***

El editorial del número 1, de 24 de octubre de 1902, es una meridiana declaración de intenciones en la que se determinan las consignas del nuevo medio, con el título “*A nuestros compañeros*”. Transcribimos algunos fragmentos:

“Hermanos en el trabajo: Salud, Unión y Constancia.

Los últimos serán los primeros. Acaso llegemos tarde, pero conste que solicitamos puesto de honor en la vanguardia de los que luchan. Allí donde el peligro arree, allí está el puesto que pretendemos.

Venimos al palenque de la publicidad para defender las legítimas reivindicaciones de los eternamente explotados [...].

[...] Humildes obreros de la inteligencia, queremos colaborar en la obra redentora del oprimido, del que sufre, del que sintiéndolo todo: nervio, músculo, poder, en el concierto de la Humanidad que labora, vive la vida del paria, sin personalidad civil, sin garantías de subsistencia; engañado y vilipendiado siempre por los que nacieron con vocación de tiranos y á la meta de sus bastardos designios llegaron sembrando odios y cultivando discordia [...].

[...] Pelear siempre, y pelear en campo abierto, en plena faz de la opinión pública, tremolando muy en alto la bandera de la solidaridad entre nuestros hermanos, esa es la ferviente aspiración nuestra.

Contribuir á la conquista del derecho [...]

Ni tenemos ni debemos nada á nadie.

Llegaremos hasta donde sea preciso llegar [...]

Que la palabra escrita por nosotros, oscuros legionarios de la idea, tenga eco en el corazón de los humildes, á quienes concitamos para que nos sigan, en la seguridad de que la victoria habrá de ser nuestra [...]

Y tened muy presente que la unión es fuerza”.

Firma: “*La Redacción*”

El siguiente artículo del mismo primer número es un plan de conducta que eleva la “*más ferviente, vigorosa y rotunda protesta contra un proyecto de real orden sobre huelgas, que lleva la firma de Suárez Inclán*”. Informa que “*la prensa de*

*todos los matices*” ya emitió su veredicto negativo a esta disposición “*calificándola de absurda*”. Esta orden gubernamental sobre huelgas, como augura el periódico, no prosperó. El autor del artículo advertía al Gobierno que serían censurados “*sin contemplaciones sus actos que lo merezcan, por menoscabar los legítimos intereses de los de abajo*”, pero prevenía a las empresas de ferrocarriles y tranvías de que el periódico jamás atacaría sistemáticamente su gestión. El deseo del medio de comunicación no es otro, según esta inicial declaración de principios, que “*se trate al personal con la exquisita consideración á que es acreedor por su laboriosidad, por su resignación, por su honradez, no olvidándose de abordar con resolución la tarea de mejorar cuanto antes su suerte*”. El texto sigue con una advertencia y el siguiente guiño al resto de la prensa:

“[...] Cuantos abusos se cometan contra el obrero de ferrocarriles y tranvías, no sólo serán denunciados, sino que estamos dispuestos [...] á procurar su corrección por medio de la sanción penal y á que repercuta el eco de nuestras protestas en el parlamento.

Dense por notificadas las empresas: de su conducta dependerá el imparcial aplauso o la censura merecidísima. [...] Confiamos ciegamente [...] en el apoyo que á nuestras honradas campañas prestará la Prensa, á la cual saludamos con el mayor respeto”.

En los tres primeros números se inserta en la apertura de la primera plana un “*Sumario*” donde aparecen colaboradores y columnistas habituales: J. Álvarez Guerra, F. Sánchez Baytón, J. C., Alberto Rodríguez de la Presa, Ubaldo R. Quiñones y Enrique Jardiel<sup>23</sup>, padre del escritor y dramaturgo Enrique Jardiel Poncela (Ossorio y Bernard, 2004: 212). Otras secciones más o menos fijas del periódico —o que se mantienen durante un tiempo— son escritas en su mayoría bajo pseudónimo. Así, detrás del pseudónimo de “*Vía Libre*”, “*se oculta un distinguido escritor*” —según indica una nota al pie de la columna aparecida en el primer número—, que elabora asiduamente la sección “*A Marcha de Exprés*” y que no hemos conseguido identificar hasta el momento. También participa en estos primeros momentos del periódico F. Toribio Sueiro, quien se encarga de hablar de las agrupaciones obreras y de hacer apología del asociacionismo. En el primer número este autor destaca las ventajas de la solidaridad al referirse a los casos de los compañeros de Cataluña, Vigo, Jerez, Bilbao y La Línea. Aunque no podemos refrendar esta hipótesis por el momento, sabemos que de la etapa de 1902 a 1909 fue considerada el despertar del anarquismo, citándose en el texto de Toribio Sueiro algunos de los lugares de Andalucía y de otros lugares de la geografía española que fueron focos activistas de esta ideología, lo cual constituye al menos otra pista sobre la posible red de contactos en esta línea libertaria que sostuvieron los colaboradores de nuestro periódico.

Aparece también en la primera plana del primer número una breve nota de un escritor anticlerical de referencia en la literatura española contemporánea, José

<sup>23</sup> Según el catálogo de periodistas de Manuel Ossorio y Bernard, Enrique Jardiel Agustín fue colaborador de *El Globo* y *La Correspondencia de España* y otros diarios. Agradecemos el obsequio de dicho catálogo reeditado en facsímil en conmemoración al centenario de la muerte de su autor a la generosidad de la documentalista de dicho centro M<sup>a</sup> Cristina Antón Barrero.

Nakens, aludiendo a la idea de materializar una gran huelga ferroviaria. Nakens fue “*Propagandista de los ideales políticos y religiosos más avanzados; director durante muchos años del semanario madrileño «El Motín», y colaborador actualmente de «El Nuevo Evangelio» y «Gente Vieja».* (Ossorio y Bernard, 2004 : 299). Famoso republicano liberal y pródigo escritor, ya durante los años 1970, una gran parte de los ejemplares de sus obras habían desaparecido (FERRERAS, 1979: 273).

A continuación se incluye otra nota que ofrece un nuevo atractivo a los abonados al periódico: un servicio de abogados gratuito. Además se propone que los obreros envíen textos originales para su publicación, con firma o bajo pseudónimo. El contenido continúa con otra sección titulada “*Manos á la obra*”, que se dirige de forma directa a los empleados de M.Z.A., alabando sus esfuerzos asociacionistas frente a Süß, director de la Compañía en aquellos momentos. Firma bajo pseudónimo “El Rivereño”. Otro de los colaboradores estrella de *El Obrero* será el ya mencionado escritor republicano vinculado al anarquismo, Ubaldo Romero Quiñones, quien en el número 2 de nuestro periódico publicará un artículo a dos columnas con el título “*¡¡A defenderse!!*”, en forma de crítica al Estado y a las empresas capitalistas francesas responsables de la mayor parte de la construcción de la red ferroviaria española<sup>24</sup>.

Sigue una sección fija de “*Reclamaciones*” en la segunda página. Esta sección se compone de cartas generalmente anónimas o firmadas por los trabajadores, y se nombra solamente el cargo que ocupan, cuidando, pues, de que permanezcan en el anonimato. Por ejemplo: “*Un Maquinista de M. Z. A.*”, o “*Tres empleados de M. Z. A. Antigua Red*”, o “*Un Jefe de Estación, del Norte*”. En el primer número, la mayor parte de los artículos enviados por empleados ferroviarios a la dirección del periódico se congratulan por el nuevo órgano de prensa comprometido con su causa, aunque también se publica alguna amonestación recibida por *El Obrero* de parte de los sectores más reaccionarios de los empleados. A medida que avanza el tiempo, en esta sección y en general en las páginas interiores del periódico, se informa de los nombres de los trabajadores que pierden la vida durante el servicio o sufren mutilaciones, heridas y secuelas, y las circunstancias de estos accidentes.

Respecto a las firmas de autoría en la prensa obrera ha sido estudiado que, si bien anteriormente al último tercio del siglo XIX, en periódicos internacionalistas como *La Solidaridad* los autores firmaban sus artículos con su nombre seguido del oficio correspondiente, en torno a 1870 habían abandonado este hábito debido a rumores insidiosos que acusaban a los escritores de no ser obreros. A ello que se sumaba a la intención de evitar acusaciones por realce de vanidades o intereses personales (Guereña, 1981: 151)<sup>25</sup>. Pero como constatamos en *El Obrero*, a principios del siglo XX estos criterios debieron volver a cambiar, pues ahora se utiliza el renombre de los colaboradores del periódico como aliciente para su lectura y difusión. Por el contrario, los textos firmados por la redacción o la

<sup>24</sup> Dado el interés del asunto, estamos preparando un análisis de este artículo desconocido de Romero Quiñones que publicaremos próximamente junto con el repertorio de sus obras anunciadas en *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, al tiempo que profundizaremos en José Nakens, otro de los escritores populares afamados de la época, que participaron como colaboradores en este periódico.

<sup>25</sup> Fragmento de un texto de *La Solidaridad*, nº 20 de 28 de mayo de 1870. Cita extraída de una nota a pie de página del artículo que se indica.

dirección de *El Obrero* aparecieron prudentemente sin firma de autoría hasta los números 44 y 45, cuando dos directores —probablemente hermanos—, Emiliano y Antonio Guillén, revelan por fin sus identidades. Según parece, los motivos de este anonimato inicial fueron debidos a haber recibido dichos directores dos amenazas en sendos escritos anónimos. Aquellos acontecimientos harían dar un giro a *El Obrero*, que a partir de entonces radicalizó sus posturas frente a la patronal, lo cual aportaría consecuencias objetivamente negativas para la publicación<sup>26</sup>.

## 6. Publicidad y algunas pistas sobre la financiación de *El Obrero*

La publicidad en el momento de aparición de *El Obrero* era desde hacía casi medio siglo prácticamente inalienable a la prensa, incluso para publicaciones portavoces de colectivos y, por tanto, herederas aún de las usanzas propias de la prensa del Antiguo Régimen. Desde el primer momento de su publicación, la publicidad de *El Obrero*, aunque escasa, estuvo especialmente dirigida al público objetivo lector del periódico. Reproducimos a continuación la lista de los principales anunciantes a lo largo de los dos años de vida de la publicación y la cuarta plana del primer número aparecido<sup>27</sup>:

1) La “*LA MUTUAL FRANCO-ESPAÑOLA. Sociedad Benéfica de previsión y de seguros mutuos sobre la vida [...]*” (González Jurado, 2016: 2669-2673; 2018: 169-197).

2) La “*Fábrica de gorras de uniforme de RUBIO, 50—JACOMETREZO—50, MADRID. Especialidad en las gorras de uniforme de los señores empleados de ferrocarriles. Precios módicos é inmejorable calidad [...]*”<sup>28</sup>.

3) La droguería de Madrid sita en calle Costanilla de los Ángeles, número 16, llamada “*EL PROGRESO DE LA CIENCIA*”, anunciando “*el RON QUINA antiséptico de la casa F. Hersach, de París*”, y “*El Salus Orio, el Vinagrille per extanzino y la Reacción Pacof, para el reuma*”.

4) La auto-publicidad del medio. “*EL OBRERO DE FERROCARRILES Y TRANVÍAS. PERIÓDICO SEMANAL. LA UNIÓN ES FUERZA. Defensor de los intereses morales y materiales de los obreros en general, y de los ferroviarios y de tranvías muy singularmente*”<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> Sobre la respuesta en *El Obrero...* a las amenazas personales recibidas por los directores y la estrategia de estos a partir de entonces será publicado otro trabajo en breve.

<sup>27</sup> Existe otra serie de anuncios en cuarta plana de las obras publicadas por el escritor popular Ubaldo Romero Quiñones sobre la que estamos preparando otro trabajo que se publicará posteriormente.

<sup>28</sup> Este anuncio tiene que ver con la uniformidad de los empleados, que si bien en un primer momento —al menos en MZA—, estuvo financiada por las empresas ferroviarias, ahora, a principios del siglo XX, al menos las gorras, parecen ser abonadas por los operarios individualmente.

<sup>29</sup> Esta autopublicidad enarbola también la ideología de la línea editorial que suscribía el periódico y en la que profundizaremos a continuación.

Ilustración 2. Cuarta plana del nº 11 de El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías. Hemeroteca Municipal de Madrid

**LA MUTUAL FRANCO-ESPAÑOLA**  
SOCIEDAD BENEFICA DE PREVISION Y DE SEGUROS MUTUOS SOBRE LA VIDA

Funciona bajo la intervencion del Estado, con arreglo al Real decreto de 14 de Marzo de 1889.

Esta constituida por Realismo publico, otorgada con el Real Decreto de 24 de Mayo de 1889, con fecha 20 de Agosto de 1889 (El Obrero 7 de Septiembre de 1889).

DOMICILIO SOCIAL:  
**CALLE DEL PRADO 2. MADRID**  
CONSTITUCION EN 12 AÑOS DE UN CAPITAL.

Pueden todos suscribir, tanto en caso de vida, como de fallecimiento, desde los 15 años hasta los 65.

**DOTES para los hijos.—CAPITAL para el obrero.—LIBRAMIENTO de quincenas.—CREDITO para establecimientos.—RETIRO para la vejez.—HERENCIA para la familia.**

Entregas desde 5 pesetas mensuales durante 10 años.

**Produce como minimum el 12 por 100.**

Se que puede obtener que una participacion de 400 pesetas entregada en diez años, a 12 pesetas mensuales, produce el equivalente a un capital que serian, cuando menos, 4.200 pesetas.

Para informes, dirigirse al Director General, Sr. A. Latorre, Calle del Prado, 2.—MADRID.

---

<p style="text-align: center;">Fabrica de gorras de uniforme de <b>RUBIO</b> 50—LA COMETADO—50 MADRID</p> <p style="font-size: small;">Especialidad en las gorras de uniforme de las uniformes regulares de ferrocarriles. Premios militares y honorarios. Calidad, nada en las gorras como en su competencia, según el mejor sistema de confección. Sección de modas. Sección de modas. Acompañando la medida, para servir las peticiones por la medida.</p>	<p style="text-align: center;">ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO de <b>M. MARDOMINGO Y COMP.º</b> ENCARNACION, 4 MADRID</p> <p style="font-size: small;">Este establecimiento confecciona todos cuantos trabajos se le encomiendan, como: facturas, tarjetas, mandatos, circulars, B. U. M., periódicos de gran tirada, revistas ilustradas, etc., etc., contando para ello con material y maquinaria según los últimos adelantos y personal propio e hábil.</p> <p style="font-size: x-small;">Especialidad en la impresión de fotografías, licencias y tarjetas.</p>	<p style="text-align: center;"><b>EL PROGRESO DE LA CIENCIA</b></p> <p style="font-size: small;">Con el BON ODINA antequito de la casa F. Herold, de París, se evita la caída del cabello.</p> <p style="font-size: small;">El Sabor Oro, el Visagiro, per estacione y el Racione Pauti, para el resaca, se venden en la</p> <p style="text-align: center;"><b>DRUGERIA Y PERFUMERIA</b> Castañilla de los Angeles, 13 MADRID</p>
---	--	---

---

**EL OBRERO DE FERROCARRILES Y TRANVIAS**

PERIÓDICO SEMANAL

**LA UNIÓN ES FUERZA**

Defensor de los intereses morales y materiales de los obreros en general, y de los ferroviarios y de tranvías muy singularmente.

SE PUBLICA LOS DIAS 7, 14, 21 Y 28

Redacción y Administración: *Ballesta, 4, Madrid.*

Precio de suscripción: Trimestre, **DOS PESETAS** en toda España.

El número 14 del periódico, del 7 de febrero de 1903, aparecerá sin cuarta plana, es decir, vacío de publicidad. Por ejemplo, se aprecia cómo desaparecieron para siempre los anuncios de la droguería “El Progreso de la Ciencia”, que había permanecido fiel desde el número 1 al 13, inclusive.

Este singular nº 14, se caracteriza dentro de la serie por ser único con ausencia total de publicidad en su cuarta plana. Por el contenido de los textos sabemos que unos días antes había habido una gran huelga ferroviaria en la que participó muy activamente la dirección del periódico. ¿Es posible que dicha participación hubiese

podido provocar esta significativa y rápida fuga de publicidad, costándole al periódico los pocos anunciantes que tenía y poniendo en peligro una parte de su financiación? En lugar de la acostumbrada publicidad, aparece un nuevo espacio llamado “Folletón”, en imitación al típico “Folletín” encuadernable popular en la prensa generalista, con la particularidad de que el “Folletón” hace entrega de leyes, normativas y reglamentos de interés para el personal ferroviario, en forma de encuadernable. El inicio de este encuadernable debió ser una solución estratégica a la fuga de publicidad. Este primer “Folletón” ofrecía la Ley de 30 de enero de 1900 sobre accidentes del trabajo, publicada en la *Gaceta de Madrid* de 31 de enero, que establece y regula la responsabilidad de las empresas en esta materia<sup>30</sup>.

En los números 15 (14/02/1903), 16 (21/02/1903) y 17 (28/02/1903), reaparecerá la cuarta plana dividida en tres tercios, con solo dos grandes anuncios: uno de la “Mutual Franco-Española” anunciante inicial y único que reaparece tras la desaparición de la publicidad del nº 14, y otro para la auto-publicidad de *El Obrero*. El tercio inferior sigue ocupándose con “*El Folletón*”.

Entre el número 17 y el 41, de 21 de septiembre de 1903, tenemos una larga interrupción en la serie de ejemplares de la colección de la Hemeroteca Municipal de Madrid. Como hemos adelantado, cuando reaparece *El Obrero* con sede en calle Montera, el periódico había conseguido un nuevo e importante patrocinador para la contraportada como sustituto a la “Mutual Franco-Española”. Se trata de las famosas “Aguas Carabaña”, empresa que desarrolló todo un despliegue publicitario y que encontramos anunciada en un amplísimo abanico de soportes durante el último tercio del siglo XIX y comienzos del siglo XX: prensa, guías de viaje, cartelería, anuncios de azulejos en las estaciones de ferrocarril, etc. Como cliente de honor de *El Obrero*, tiene un tratamiento privilegiado con un largo texto a modo de publipreportaje esmeradamente redactado en el que se ensalza la marca. Comienza así: “JOYA MEDICINAL, para conservar la salud y curar las enfermedades. AGUAS MINERALES NATURALES CARABAÑA. SLINS SULFURADAS, SULFATADO-SÓDICAS, HIPO-SULFATADAS. ÚNICAS DE SU ESPECIE [...]”. Estos anuncios acompañaron la cuarta plana del periódico hasta los últimos ejemplares de los que tenemos conocimiento, los números 82 —de 7 de julio de 1904— y probablemente 83, —conservado sin portada y sin fecha—. En los últimos números, el anuncio de Aguas Carabaña se presentaba como un fino listón a lo ancho del margen superior en la cuarta plana, habiendo cedido su inicial media página a otras marcas y a la publicidad de una recopilación de poesías firmada por uno de los directores del periódico, Emiliano Guillén, titulada “*Risas y Lágrimas*”.

El problema del enclenque y fluctuante elenco de anunciantes que aquejó a *El Obrero*, surgido en pleno auge de la prensa comercial en España, no se habría de solucionar hasta el número 59, de 14 de Enero de 1904, en el que la cuarta plana rebosa súbitamente de publicidad. Creemos muy posible que este espacio pudiera

---

<sup>30</sup> Fue uno de los cometidos principales de *El Obrero* denunciar frecuentemente a las compañías de despedir a los accidentados por inútiles, privándoles de las elementales pensiones de subsistencia. Otra de las prácticas de esta compañía era eludir su responsabilidad en los accidentes con muertos civiles enviando a sus trabajadores incluso a prisión en casos de siniestro, conclusión que también se extrae del examen de las Actas de MZA.

haber sido subarrendado a alguna agencia de anuncios, según comenzaba a ser costumbre en otros periódicos de mayor tirada.

Ilustración 3. Cuarta plana con folletón de *El Obrero* nº 17 de 28 de febrero de 1903

REPUBLICA FRANCESA TIERRA DE LOS... EL GOBIERNO DE FERROCARRILES Y TRANVIAS... REPARTICION Y SUBMISIONES...  
**LA MUTUAL FRANCO-ESPAÑOLA**  
 SOCIEDAD BENEFICA DE PREVISION Y DE SEGUROS MUTUOS SOBRE LA VIDA  
 Funciona bajo la intervención del Estado, con arreglo al Real decreto de 14 de Marzo de 1889.  
 Está constituida por Escrutinio público, otorgado en el Real decreto de 20 de Agosto de 1889 y en el de 14 de Agosto de 1902.  
**DOMICILIO SOCIAL**  
**CALLE DEL PRADO, 2. MADRID**  
 CONSTITUCION EN 12 AÑOS DE UN CAPITAL  
 Puntos de inscripción, desde un año de edad, que de 14 años, hasta los 3 años hasta los 18.  
**DOTA para los hijos—CAPITAL para el viudo—CREDITO para viudas—RENTA para la familia.**  
 Entregas desde 5 pesetas mensuales durante 10 años.  
 Produce como minimum el 12 por 100.  
 Precio de suscripción: Trimestre, DOS PESETAS en toda España.  
**EL OBRERO DE FERROCARRILES Y TRANVIAS**  
 PERIODICO SEMANAL  
**LA UNIÓN ES FUERZA**  
 Defensor de los intereses morales y materiales de los obreros en general, y de los ferroviarios y de tranviarios muy especialmente.  
 Se publica cuatr veces al mes  
 Redacción y Administración: *Ballesta, 4, Madrid.*  
 Precio de suscripción: Trimestre, DOS PESETAS en toda España.  
 Anuncios a precios convencionales—Pago anticipado en libranza, letras de fácil cobro o sellos de comunicaciones.

### 7. Conclusiones

Podemos afirmar que el movimiento obrero de los empleados ferroviarios no presenta prácticamente ninguna virulencia radical durante la segunda mitad del siglo XIX a pesar de la precariedad de sus condiciones sociales y de trabajo, pues fue astutamente desactivado por las patronales burguesas mediante diferentes recursos como cajas de previsión, pensiones de retiro de mínimas garantías, cuentas de méritos y multas, miserables indemnizaciones a las viudas, y represalias en las huelgas y manifestaciones, con la connivencia del Gobierno. Cuando el

movimiento obrero de los trabajadores del ferrocarril logró organizarse durante el último tercio del siglo XIX siguió estando supervisado por la gerencia de las mismas empresas ferroviarias, que sustituyó asociaciones y mutualidades, creadas por iniciativa obrera, por otras reguladas por su propio control o auspiciadas directamente en su seno.

Así el movimiento obrero ferroviario en los albores del siglo XX presenta características de dispersión, y no todas las organizaciones tuvieron representación oficial. En algunos casos, aquellas reconocidas oficialmente dulcificaron sus posturas en derivas inevitables hacia posturas favorables a la patronal, probablemente por imposibilidad de sortear la injerencia de las directivas ferroviarias. Organizaciones no oficiales de trazas anarquistas debieron funcionar paralelamente, cuyo estudio contribuiría a completar la evolución y organización del anarquismo ibérico. Sin embargo, la práctica total destrucción de las fuentes de archivo de estas organizaciones durante la guerra civil española y la actual carencia historiográfica en estos temas impiden una visión de conjunto. Mucho menos está claro el papel del anarquismo en torno a la historia del ferrocarril.

La aculturación de la inmensa mayoría de los trabajadores de la segunda mitad del siglo XIX actuó como impedimento para la creación de una cultura y una conciencia propias dentro de los nuevos paradigmas del trabajo durante la Revolución Industrial, y no será hasta los albores del siglo XX cuando comienzan a aparecer individuos con suficiente alcance y recursos intelectuales como para ejercer una contestación directa de vocación permanente a la situación de dominio burgués.

Es destacable el desequilibrio de la convivencia de este tipo de publicaciones obreras con las nuevas corrientes de la prensa, paralelamente a su necesidad de contar con publicidad comercial, hubo de lidiar con el rechazo de los anunciantes a algunas acciones enérgicas contra el liberalismo. Ello marcó con profunda inestabilidad a las publicaciones ferroviarias de corte anarquista como *El Obrero*, en cuanto a su capacidad y solvencia financiera para su supervivencia. Aunque este periódico no naciese con intenciones comerciales, como todos los de su época, pronto se preocupó por la optimización de las suscripciones, la venta de números sueltos y la venta de publicidad, como recursos financieros.

En un primer momento la estrategia inicial de los promotores fue conseguir suscriptores entre los 70.000 ó 50.000 empleados de las compañías ferroviarias que operaban en España, según las propias cifras —tan distintas entre sí— que ofrece el mismo periódico. No obstante, parece que pronto la dirección tomó conciencia de la relevancia de la inserción de publicidad, inicialmente considerada un medio de financiación marginal, sin duda porque no se alcanzó el objetivo de conseguir suficientes suscriptores entre los trabajadores del gremio para mantener a flote al medio que se proclamaba como su órgano portavoz.

La paradoja estaba servida. Además de la tibia acogida del periódico por los ferroviarios, *El Obrero* tuvo dificultades para la conciliación de su participación en la instigación de las huelgas obreras de principios de siglo y la continuidad de sus anunciantes, quienes al fin y al cabo eran pequeños empresarios celosos de sus respectivos negocios y no militantes obreristas o libertarios. A juzgar por las fechas de entrada y fuga de anuncios, existió en casi todos los casos una relación directa

entre las huelgas en las que participó la dirección del medio y la pérdida de anunciantes, grandes o pequeños.

## 8. Referencias bibliográficas

- Ballesteros Doncel, Esmeralda (2010): “Retribuciones de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras (MZA). Reflexiones en torno a un análisis multidimensional”. *TST, Transportes Servicios y Telecomunicaciones*, 18, junio, 172-197.
- Botrel, Jean-François y Maurice, Jacques (2000): “El hispanismo francés: de la historia social a la historia cultural”. *Historia Contemporánea*, 20, 31-52.
- Casterás Archidona, Ramón (1985): *Actitudes de los sectores catalanes en la coyuntura de los años 1880*. Barcelona, Anthropos Editorial.
- Castillo, Santiago (1983): “Los orígenes de la organización obrera en España: de la Federación de Tipógrafos a la Unión General de Trabajadores”. *Estudios de Historia Social*, núms. 26-27, julio-diciembre.
- De la Torre, Enrique (1898): *Anuario de Ferrocarriles Españoles*. Madrid, Bailly-Bailliere e Hijos.
- De la Torre, Enrique (1899): *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.
- Ferrerías, Juan Ignacio (1979): *Catálogo de novelas y novelistas españoles del siglo XIX*, Madrid, Ediciones Cátedra, S. A.
- González Jurado, Deborah (2015): *Comunicación, Publicidad y Modernidad. El caso del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga (1848-1900)*, Tesis doctoral defendida el 28 de abril de 2016 en la Universidad de Málaga, pp. 733-749.
- González Jurado, Deborah (2017): “La prensa, las compañías de seguros y los primeros ferrocarriles en España (1857-1865)”, en González Madrid, D. A.; Ortiz Heras, M.; y Pérez Garzón, Juan Sisinio (2016): *La Historia, lost in translation? Actas del XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*. Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 2669-2673. Disponible en: [http://seft.uclm.es/seft/resources/source/PDFs/La\\_Historia\\_lost\\_.pdf](http://seft.uclm.es/seft/resources/source/PDFs/La_Historia_lost_.pdf) [última consulta 22/10/2017]
- González Jurado, Deborah (2018): “Seguros, ferrocarriles y prensa: los incendios de 1864 en las instalaciones de MZA en Madrid”. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 40, 169-197.
- Granier, Caroline (2003): “*Nous sommes des briseurs de formules*”: *Les écrivains anarchistes en France à la fin du dix-neuvième siècle*. Thèse de doctorat en lettres modernes sous la dir. de Claude Mouchard, Paris-VIII, 3 Vols.
- Guereña, Jean-Louis (1981): “Introducción al estudio de la prensa obrera española en el siglo XIX”, en CASTILLO, Santiago (coord.): *Estudios sobre Historia de España: Homenaje a Tuñón de Lara*. Universidad Internacional Menéndez Pelayo, tomo 3, pp. 145-156.
- Jiménez Núñez, Fernando (1987): “La Anarquía. 1890-1893”, en VV. AA. (1987): *Prensa obrera en Madrid 1855-1936*. Revista *Alfoz*, 197-206. Madrid, Consejería de Cultura, Comunidad de Madrid. <http://www.madrid.org/bvirtual/BVCM000160.pdf> [última consulta 15/12/2016]

- Jiménez Vega, Miguel y Polo Muriel, Francisco (1998): “Aproximación al estudio de los poblados ferroviarios: el caso de Algodor”. *Actas I Congreso de Historia Ferroviaria*, Alicante, p. 3. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/75.pdf> [última consulta 21/10/2017]
- Juez Gonzalo, Emerenciana-Paz (1991): *El mundo social de los ferrocarriles españoles, 1857-1917*. Tesis doctoral dirigida por Ángel Bahamonde Magro. Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid. Disponible en: <http://biblioteca.ucm.es/tesis/19911996/H/0/AH0000601.pdf> [última consulta 21/1/2017]
- Juez Gonzalo, Emerenciana-Paz (2000): *Los ferroviarios de las Antiguas Compañías. Una historia desconocida*. Gijón, Ediciones TREA.
- Kaplan, Temma (1977): *Orígenes sociales del anarquismo en Andalucía: capitalismo agrario y lucha de clases en la provincia de Cádiz: 1868-1903*. Barcelona, Crítica.
- Lamberet, Renée (1953): *Mouvements ouvriers et socialistes (Chronologie et bibliographie). L'Espagne (1750-1936)*. Paris, Les Editions ouvrières, pp. 67-82.
- Litvak, Lily (1990): *España 1900: Modernismo, anarquismo y fin de siglo*. Barcelona, Anthropos Editorial del Hombre.
- Madrid Santos, Francisco (1989): *La prensa anarquista y anarcosindicalista en España desde la I Internacional hasta el final de la Guerra Civil*, Tesis doctoral dirigida por Josep Termes Ardevol. Barcelona, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad Central de Barcelona. Disponible en: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/59958/3/FMS\\_1de3.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/59958/3/FMS_1de3.pdf) [última consulta 11/12/2016]
- Morales Muñoz, Manuel (1988): “Dos periódicos obreros desconocidos: “La Justicia” (1871-1872) y “La Internacional” (1873-1874)”. *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 11. Málaga, Universidad de Málaga, Facultad de Filosofía y Letras, Campus de Teatinos, pp. 541-549.
- Morato, Juan José (1925): *La Cuna de un gigante: Historia de la Asociación General del Arte de Imprimir*. Madrid, Servicio de Publicaciones, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- Ossorio Y Bernard, Manuel (2004): *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX por D. Manuel Ossorio y Bernard. Edición facsímil de la publicada en 1904. Realizada con motivo del centenario del fallecimiento de su autor*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Área de Gobierno de las Artes, Hemeroteca Municipal.
- Plaza Plaza, Antonio (2004): *El asociacionismo ferroviario en España (1870-1917) De las primeras organizaciones a la Federación Nacional de Ferroviarios*, Tesis doctoral dirigida por Manuel Pérez Ledesma. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 2 v, referenciada por su autor en (2006) “Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España”, en *Actas IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/III08.pdf> [última consulta 21/10/2017]
- Polo Muriel, Francisco (2006): *Una aproximación al perfil sociolaboral de los trabajadores del servicio de Vía y Obras de la compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1941)*. DEA —Diploma de Estudios Avanzados—. Madrid, Departamento de Historia Contemporánea, Universidad Autónoma de Madrid, inédito.
- Polo Muriel, Francisco (2008): “El factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”, en Cuéllar Villar, Domingo y

- Sánchez Picón, Andrés (dirs.): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance* [Tomo II]. Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 641-719.
- Polo Muriel, Francisco (2015): *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*. Tesis doctoral dirigida por Manuel Álvaro Dueñas y Miguel Muñoz Rubio, defendida el 30 de noviembre de 2015 en la Universidad Autónoma de Madrid.
- Rivas Lara, Lucía (1987): “Actitud del Gobierno ante el 1º de Mayo, desde 1890 hasta la Segunda República”. *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 1. Madrid, UNED, pp. 89-118. Disponible en: <http://revistas.uned.es/index.php/ETFV/article/viewFile/2648/2509> [última consulta 21/10/2017]
- Soriano, Ignacio C. y Madrid, Francisco (2016): *Bibliografía del anarquismo en España 1868-1939*, Vol. VI, Tomo 1, Investigaciones Históricas Libertarias. Disponible en: [http://www.cedall.org/Documentacio/IHL/Antologia%20Documental%20del%20Anarquismo%20espanol\\_Bibliografia.pdf](http://www.cedall.org/Documentacio/IHL/Antologia%20Documental%20del%20Anarquismo%20espanol_Bibliografia.pdf) [última consulta 11/12/2016]
- Vilar Rodríguez, Margarita (2009): “La cobertura social a través de las sociedades de socorro mutuo, 1839-1935. ¿Una alternativa al Estado para afrontar los fallos del mercado?”. *XVI Encuentro de Economía Pública, Crisis Financiera y Sector Público*, Granada. Propuesta de trabajo para la sesión titulada *Economic and Public History*, organizada por el Dr. Francisco Comín Comín.
- Vilar Rodríguez, Margarita y Pons Pons, Jerònia (2011): “El papel de las sociedades de socorro mutuo en la cobertura del riesgo de enfermedad en España (1870-1942)”. *X Congreso Internacional de la AEHE*. Carmona, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide.

---

Deborah González Jurado es licenciada en Historia en la Facultad de Filosofía y Letras, Máster en Marketing de Negocios en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales y Máster en Investigación en Comunicación Periodística en la Facultad de Ciencias de la Comunicación, en la Universidad de Málaga; finalizó un Doctorado Europeo en Ciencias de la Comunicación en la misma universidad, con la tesis titulada “Comunicación, Publicidad y Modernidad. El caso del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga (1848-1900)”, en abril de 2016. Tras ello obtuvo un contrato postdoctoral en el Departamento de Periodismo, también en Málaga. Actualmente trabaja como docente en la Universidad Bordeaux Montaigne (Francia).