

# LA IMPLANTACIÓN DE LA JORNADA LABORAL DE OCHO HORAS EN MZA.

## UNA APROXIMACIÓN.

Joaquín García Raya

### Introducción:

Desde estas páginas analizaremos la implantación de la jornada laboral de ocho horas en MZA, desde 1919 hasta 1931. La jornada laboral de ocho horas fue una de las reivindicaciones principales del movimiento obrero. Su importancia llegó a ser tal que pronto pasó a ser irrenunciable, provocando que tomara un cariz de conflicto social, aunque la implantación derivara de hacia los Comités Paritarios (CP en adelante).

La parquedad de la historiografía ferroviaria sobre el tema no avala que no sea analizable. La importancia documental va mucho más allá de esta comunicación, la cual ha tenido como sustento en las fuentes ofrecidas por el AHF y la BF; además de otra bibliografía ajena a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

La Comunicación se estructura en esta Introducción y en los siguientes capítulos donde se estudia la implementación y la incidencia económica y de personal en los distintos Servicios<sup>1</sup>; además de la Conclusión final. Los datos de contratación y de los gastos directos están recogidos en el Anexo.

### Partes Implicadas:

El Movimiento Obrero en el ferrocarril español no apareció hasta finales del siglo XIX<sup>2</sup>, aunque tuvo un crecimiento rápido. Ya en el siglo XX aparecieron dos tipos de organizaciones. Unas de carácter reivindicativo, como la Unión Ferroviaria (1909), pasando a ser la Federación Nacional de Ferroviarios F.N.F. en (1912. Otras, muy influenciadas por los textos católicos y apadrinadas por las Compañías, quedaron englobadas por el S.J. Nevares en el Sindicato Católico Ferroviario (1913). Ya en el segundo decenio del siglo XX, el sindicalismo ferroviario estaba desarrollado, como lo demuestran las huelgas dentro de las Compañías o las de ámbito más general como la de 1912 o la de 1917 (Lacomba, J.A., 1970).

El Real Decreto (R.D.) de 10/08/1916 pretendió el reconocimiento de las organizaciones obreras por parte de las empresas concesionarias de servicios públicos. En cambio, olvidó las medidas posibles de tomar en contra de las empresas que rechazaran dicho reconocimiento (como así lo hicieron las compañías). El Reglamento (R.D. de 23/03/1917), dejó sin sanción a aquellas Concesionarias que no reconociesen a los sindicatos. Además, el Reglamento puso tal cantidad de trabas burocráticas y controles gubernamentales sobre los sindicatos obreros que lo hacían inaceptables para cualquier organización obrera reivindicativa.

---

<sup>1</sup> Los Servicios eran Material y Tracción (MyT), Movimiento, Vía y Obras (VyO), Intervención y Estadística (IyE), Eléctrico, Almacenes

<sup>2</sup> El sindicalismo ferroviario ha sido estudiado, entre otros, por Plaza Plaza, A (2012) y Castillo, S. (1983).

La madurez de los sindicatos reivindicativos ferroviarios quedó demostrada en las diversas comunicaciones solicitando mejoras en las condiciones obreras, aunque el rechazo por parte de las compañías de reconocimiento fue continuo. Respondiendo desde las Compañías con desprecio y con la creación de sindicatos afines al dictado de los Consejos de Administración de las Compañías (Plaza Plaza, 2019).

Los gobiernos españoles de la Restauración, ya fueran liberales o conservadores<sup>3</sup>, desarrollarían una política social desde las dos últimas décadas del siglo IX; aunque encontramos antecedentes legislativos en la I República. Se ha tratado de explicar este viraje intervencionista en la evolución de algunos dirigentes. Este cambio de actitud no dejaba de tener un carácter filantrópico y humanitario y solo aparecía cuando el conflicto capital/trabajo ponía en peligro la estabilidad social. También fue importante la influencia internacional de fin de siglo (Conferencia de Berlín, Encíclica "Rerum Novarum"). De la primera destaca el intento de crear un organismo internacional, cuyo fin fuera la creación de una legislación socio-laboral. De la segunda, destacar que buscaba una reforma social, pero que respetara las relaciones capital-trabajo, rechazando la lucha de clases. Pero el Movimiento Obrero fue el elemento clave a la hora de forzar dicha intervención (Soto, 1989:254).

En este ambiente aparece el Instituto de Reformas Sociales (I.R.S.), órgano consultivo pero que sería "el instrumento principal que permitió la intervención del Estado en los problemas socio-laborales" (Meana, 2006:1). Por último, el agotamiento del Régimen Alfonsino provocaba un nuevo planteamiento de entender la cuestión social como un derecho y no de carácter pietista, aunque quedaran reminiscencias de carácter socialcristiano, como el proyecto de Ley de Descanso Dominical de Dato (1900).

El ferrocarril español apareció a mediados del segundo tercio del siglo XIX. La intención del "Informe Subercase" era que el Gobierno fuera el constructor. Sin embargo, ni el Gobierno ni los inversores patrios tenían suficiente capital para la Red pretendida, por lo que se buscó el apoyo exterior. En concreto, las grandes familias inversoras francesas (Rothschild y Pereire), junto a otros inversores franceses; mientras que los ingleses se retiraron muy pronto, después de una breve aparición en la línea Barcelona-Mataró.

El comienzo de la Gran Guerra puso fin a los años de contención en los gastos, sobre todo los derivados del carbón y de mayor uso de los materiales fijo y rodante. Un factor definitivo fue la nueva jornada de 1919, hacia el cual las compañías volcaron el problema económico olvidando las cargas financieras.

La Memoria de 1919 recogió que el gasto anual sería de 22,5 millones de pesetas en MZA por la nueva jornada laboral. Dicha cantidad pasó inmutable a la obra de Cambó "Elementos del Problema Ferroviario...". Esta persona mostró su rechazo a la nueva jornada de forma pública, tildándola de "la mayor locura que la humanidad ha conocido en el curso de la historia" (Bonamusa. 1995:18), convirtiéndose en un importantísimo aliado de las Compañías. Sin embargo, Maristany reconocía en una carta a Lisle (1910), la jornada fatigosa de muchos trabajadores (Martínez Vara y Cobos Arteaga, 2007:332).

---

<sup>3</sup> Más los segundos que los primeros (Soto, 1989:258-259).

## La Jornada laboral fuera de España:

La jornada de ocho horas tuvo una rápida incorporación nacional. Países como Italia, Francia o el Reino Unido la incorporaron a su legislación, por lo que podemos decir que en 1920, la mayoría lo tenían incorporada a su legislación. Por ejemplo, Portugal la estableció por Decreto del 07/05/1919. Incluso esta jornada podría reducirse en trabajos insalubres y tóxicos<sup>4</sup>, pero otros trabajos no tuvieron reconocida esta jornada en un primer momento, como los trabajadores de campo, pescadores y servicio doméstico.

Ya hemos señalado la importancia del ambiente decimonónico y como éste marcó la cuestión social en España. Pero fue la parte XIII del Tratado de Versalles que desarrolla el artículo 23, la que elaboró una Carta de Trabajo sobre las condiciones laborales<sup>5</sup>. Dicha redacción requería mejoras que alejaran a la clase obrera de buscar soluciones al margen de la sociedad capitalista, perturbando la paz social. La importancia que tomó el movimiento obrero desde 1914, con el triunfo de la Revolución Rusa y su extensión a otros países de Europa, hizo que la reducción de la jornada laboral fuera vista como una de las reivindicaciones más fáciles de aceptar<sup>6</sup>.

Para conocer la implantación en los ferrocarriles europeos tenemos una publicación de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte de 1924, la cual recoge la encuesta realizada en los países donde esta organización estaba presente<sup>7</sup>. En este folleto, la Federación recoge la encuesta realizada en los diversos países donde la organización estaba presente. Faltan países de nuestro entorno de gran importancia como Francia, Portugal e Italia. Sin embargo, es de gran interés, ya que ofrece un panorama internacional de los diversos sistemas ferroviarios, incluidos el español.

La jornada en los ferrocarriles europeos tuvo una gran variedad, tanto en lo que se refiere a su duración, como a la consideración de lo que debía de entenderse como jornada. Los horarios podían variar desde el caso sueco con una jornada mensual de 206 horas o las en diez horas fijadas en Holanda, la cual era el máximo. El caso danés es paradigmático pues sufrió un crecimiento en 1920 desde las 208 horas mensuales hasta 234, e incluso llegó 260 para algunas categorías.

En Suiza se distinguió entre horas de trabajo y horas de servicio, sin que se excediera las diez horas presenciales; aunque la jornada media efectiva no sobrepasó las ocho horas por término medio. En el Reino Unido, la jornada laboral fue un aspecto en la mejora de las condiciones de

---

<sup>4</sup> Art. 2º, Decreto 5.516.

<sup>5</sup> La necesidad de dar una forma normativa internacional a la jornada laboral obligó a que tomase forma jurídica en la Conferencia de Washington. La jornada laboral fue tratada en el primer punto del Orden del día.

<sup>6</sup> Para España (Avilés Farre, 2000:17-31). Al finalizar la Guerra en Alemania, los Comités de obreros reivindicaron rápidamente la reducción de la jornada laboral (Weitz, 2019:36); en cambio, Italia fue de las últimas en legislar sobre este tema (Turati, 1920).

<sup>7</sup> Federación Internacional de los Obreros del Transporte, *Condiciones de Trabajo en los Diversos Países*, Ámsterdam, ITF, 1924.

trabajo, una vez finalizada la Gran Guerra. En este caso la contabilización de la jornada de trabajo se refería a trabajo efectivo<sup>8</sup>.

### **La nueva jornada en el ferrocarril español:**

El CP quedó constituido el 16/09/1919, dividiéndose en cuatro Secciones. Las Sesiones comenzaron el día siguiente y duraron hasta mediados de diciembre. Esto no significó que las reuniones de las Secciones fueran continuadas, sino que estuvieron sin actividad durante periodos de tiempo prolongados. En el caso que hubiese acuerdo, pasaba rápidamente al despacho ministerial, para tomar forma jurídica de R.O. Cuando las discrepancias fueron irreconciliables pasaron al I.R.S., para que propusiera su resolución. De todas formas, la mayoría de los ferroviarios tenían reconocida la nueva jornada para el 1º de enero de 1920, excepto en trabajos referidos a estaciones, pasos a nivel y trabajos asimilables a porteros, vigilantes<sup>9</sup>.

En los casos donde hubo un rápido acuerdo fue en aquellos puestos de trabajo no relacionados directamente con la circulación. Respecto a las oficinas, en la mayoría de los casos tenían una jornada diaria inferior a las ocho horas, por lo que continuaron igual. Otros empleos de fácil acuerdo fueron el de los diversos talleres de reparación y mantenimiento de material motor (vapor o eléctrico), móvil. También los talleres de Vía y Obras y los del Servicio de Movimiento<sup>10</sup>. Tampoco hubo problemas para alcanzar acuerdos para el grupo de personal de Almacenes y Economatos. Las brigadas de Vía y Obras cuyo trabajo eran completamente en la vía se adaptaban a la luz solar, según las estaciones climatológicas, aunque sin superar las ocho horas en un cómputo anual.

Las ocho horas acordadas hacen referencia a tiempo de trabajo efectivo y no presencial. Para hacer efectiva esta jornada, el abandono del puesto de trabajo sería después de que sonara la campana, mientras que el acceso al centro de trabajo sería cinco minutos antes del inicio del horario pactado, momento en que el "Chapero" era cerrado. En la mayoría de los casos, la jornada pactada estaba partida en dos periodos con un intervalo entre una hora y media y dos.

### **Acuerdos tomados en el I.R.S.:**

El Instituto contó para su decisión, con el Informe de la Sección de Asociaciones, además de Informes de otros organismos (F.N.F., entre otros). El Consejo estuvo formado por representantes de las Compañías, por representantes obreros y por otros vocales en número de 5, por designación Real<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Para el Reino Unido, aparte de la publicación de la ITF ya reseñada, contamos con dos artículos traducidos de la Railway Gazette de 07/02/1919 (AHF-S/0191/082). Además Fenelon, 1934.

<sup>9</sup> Las compañías entendían que dicho trabajo no requería un esfuerzo físico considerable, o por tener vivienda en el centro de trabajo.

<sup>10</sup> Aquí en cambio los ordenanzas y asimilados sí tuvieron reconocida la nueva jornada. También el personal de los almacenes adscritos a los talleres.

<sup>11</sup> La patronal estuvo representada por Pedro Pablo de Alarcón (Ingeniero Jefe del Servicio Central de la 2ª División de Norte –Explotación-), Rafael Coderch y Francisco Terán (Subdirectores de MZA). Por la parte obrera: Francisco Largo Caballero (Secretario General de UGT), Trifón Gómez (Secretario General de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles y ponente de la implantación de la jornada de las ocho horas en el Congreso del Sindicato socialista) y Aníbal Sánchez (tesorero-contador de la F.N.F.).

La F.N.F. editó una nota recogiendo la actitud que tomarían ante la convocatoria para elegir vocales obreros del CP. En dicha nota incidían en negar validez a dicho Comité y en pedir la abstención. Además, F.N.F. advierte que hará acto de presencia en el lugar apropiado para ello, planteando las soluciones que el CP no llevaría a cabo. Estos lenguajes e intenciones fueron vistos como amenazas y tiranías por parte de la prensa adscrita a las Compañías. Ahora bien, viendo los nombres de los Vocales obreros, entendemos el lugar elegido para defender los intereses de los obreros era el I.R.S.<sup>12</sup>.

La voluntariedad u obligatoriedad de realizar la prolongación de la jornada, junto al número máximo de horas extraordinarias a realizar fueron aprobadas por unanimidad, según la solución aportada por el Informe. No así la forma de compensar estas horas extraordinarias. Ya en el Informe, la Sección se siente incapaz de proponer el recargo, sino que se acepten los acuerdos locales de oficios similares o un recargo importante cuando estas horas se realicen por la noche o en domingo.

Las propuestas fueron rechazadas una a una, con el voto afirmativo sólo de los proponentes. El Presidente del I.R.S. hizo otra convocatoria para el siguiente día, por si hubiera un posible acercamiento. Sin embargo las posturas continuaron sin acercarse, pese a que hubo contrapropuestas de la "parte neutral" y por las Compañías. En cambio la posición obrera se mantuvo inalterable.

Tampoco se llegó a un acuerdo sobre Tiempo de Viaje sin Servicio. La patronal aceptaba la propuesta del Informe que en buena parte recogía la propuesta que ésta hizo para elaborarlo. Para la representación obrera, lo principal era su reconocimiento como trabajo efectivo, si bien estimaba que la jornada que rebasara las ocho horas no fuese pagada como horas extraordinarias. Además de concederse un descanso igual o superior al tiempo utilizado en el viaje. La parte neutral hizo una oferta de conciliación que fue rechazada por obreros y patronos. Si bien no se entiende el rechazo patronal a esta última propuesta, pues era muy parecida (sólo la diferenciaba el no poder obligar al trabajador a realizar horas extraordinarias).

Para la vigilancia en los pasos a nivel, la Sección proponía tres puntos que fueron votados individualmente. El primero de ellos fue aceptado. Incluso la propuesta de Trifón Gómez que elevaba la indemnización transitoria del 40% hasta el 50%. En cambio el segundo punto fue rechazado ahora, pues las Compañías estimaban que la indemnización propuesta del 25% sólo debería ser pagada a quien no tuviera casilla; mientras que la representación obrera pretendía el mismo recargo que el punto primero. Los vocales neutrales proponían dejar el punto como fue elaborado por la Sección. El punto tercero fue aprobado sin el apoyo del voto obrero, quien propuso subir hasta 14 trenes, siempre que hubiese un aumento del 25%, como compensación a las horas que sobrepasaban a la jornada de ocho horas. Donde sí hubo unanimidad fue en el párrafo que afectaba a la mujer trabajadora.

---

<sup>12</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 08/09/1919, pp. 404-405. En cuanto a la valoración que hace el semanario sobre las ocho horas, mostrando su apoyo a la patronal, consultar el número editado el 29/05/1920, pp. 194-196.

Tampoco hubo entendimiento al tratar el tiempo de espera y de reserva. Incluso votaron en contra del texto del Informe de la Sección las representaciones obrera y patronal. Sobre los guardas, vigilantes, porteros y similares, sí se aceptó por unanimidad el Informe emitido por la Sección. La representación obrera entendió que el convenio de remuneración fuese aumentado como mínimo el 20%, mientras que la patronal negó aceptar dicho mínimo. Para el resto de los Vocales, la fijación de dicho mínimo sólo incumbía al Gobierno. Finalmente, también obtuvo aprobación el Informe de la Sección sobre los vigilantes y guardas de vía, excepto por la patronal, quien lo rechazó.

De igual forma la Sección de Asociaciones elevó otro Informe el 15 de octubre de 1921, sobre el personal cuyo trabajo difícilmente se amolda a las ocho horas diarias o cuarenta y ocho semanales. Para este caso, hubo distintas propuestas que alcanzaban el cómputo mensual. En concreto el Sindicato Católico propuso 224 horas, o lo que es lo mismo, un mes de 30 días con descansos quincenales. El Sindicato socialista acordó en su Congreso la duración de 208 horas, que se corresponde a tomar seis días de trabajo por cada semana. Las Compañías, con la aquiescencia de algunos Vocales obreros, propusieron el turno mensual de 240 horas, correspondiendo un promedio de ocho horas diarias, sin ningún día de descanso al mes. Además, los excesos a este turno mensual serían compensados con descansos iguales. Cuando no fuera esto posible, las Compañías solicitaban poder llegar a acuerdos "individuales" para la compensación.

La Sección, en este nuevo Informe entendía: a) que dichos turnos no podían superar los treinta días; b) pese a la irregularidad de muchos servicios ferroviarios, el descanso semanal era obligatorio<sup>13</sup>; c) el mayor número de horas admisibles trabajadas deberían de entenderse como horas extraordinarias a efectos de recargo correspondiente.

Este Informe fue evacuado para su votación al Consejo de Dirección por procedimiento de urgencia. Con un acuerdo unánime sobre elaboración de turnos no superiores a 30 días y que no excedieran de siete días consecutivos fuera de su residencia. En cambio los otros dos puntos referentes al descanso semanal y que el exceso de horas en el cómputo fuera considerado como horas extraordinarias para su pago como tales, fueron rechazados por la patronal. Aunque el voto unitario de representantes obreros y "neutrales" permitió su aprobación.

Resuelto el anterior Informe por vía de urgencia quedaban otros temas por tratar de menor alcance e importancia. Sin embargo, dichos temas requerían un tratamiento más lento, debido al gran número de bases ampliaciones y modificaciones presentadas por las Compañías, y de contrapropuestas por la parte obrera. Estos puntos afectaban a un conjunto heterogéneo de oficios ferroviarios.

Este prolongado Informe llegó a manos del Consejo de Dirección el 09/12/1921. Pero el día siguiente, la *Gaceta* una norma aclarando diversos puntos de la R.O. de 17/10/1921<sup>14</sup>. Esta

---

<sup>13</sup> Ley de Descanso Dominical.

<sup>14</sup> R.O. de 17 /10/1921 sobre la implantación de ocho horas en los servicios de ferrocarriles (*Gaceta* de 18 y 23 del mismo mes). R.O. de 19/12/1921, sobre la aplicación e interpretación de las disposiciones contenidas en la R.O. de 17 de octubre último, sobre la aplicación de la jornada de ocho horas a los diferentes servicios ferroviarios (*Gaceta* del 10 y 14 del mismo mes).

R.O. exponía los principios consignados en el Informe emitido por la Sección de Asociaciones referentes a los pasos a nivel. En cuanto al resto de oficio bien acepta los acuerdos del Consejo de Dirección o en el caso de desacuerdos, las proposiciones de los vocales ajenos a patronos y obreros (“los neutrales”). Respecto al personal de trenes hay un intento de equiparación con maquinistas y fogoneros.

#### **Resoluciones al margen del I.R.S.:**

Si bien a finales del año 1921, el I.R.S., entiende que su labor ha finalizado, en este último Informe observamos la falta de soluciones para determinados colectivos, como los repartidores y distribuidores en ruta de Almacenes y Economatos, quienes no obtendrían solución individual a sus horarios particulares. Algo parecido podemos decir de la jornada de ocho horas en las estaciones. Su solución vino por la R.O. de 03/09/1924<sup>15</sup>.

Esta R.O. son las conclusiones a las cuales llega el Informe emitido por el Consejo Superior Ferroviario sobre la aplicación de la Jornada de ocho horas, el 03/11/1923. Si no fuera poco tal amplitud temporal, el encargo de dicho Informe procede nada más y nada menos que de la R.O. de 09/12/1921, algo más arriba comentada. Es indudable que esta falta de rapidez para dar solución al tema, tiene una intencionalidad que va más allá de las cargas de trabajo<sup>16</sup>. Una vez eliminado el I.R.S. de la aplicación de la jornada de las ocho horas, las Compañías no estaban interesadas en su aplicación, de ahí esta dilación, conseguida mediante el procedimiento de evacuar diversas consultas por parte de las Compañías al Ministerio de Fomento sobre estos temas; incluso retener información solicitada por el Ministerio. De esta manera las soluciones tardaban meses en forma de RR.OO.

Lo mismo podemos decir sobre la aplicación de la jornada de ocho horas diarias en los pasos a nivel. La jornada se establece por R.O. de 03/09/1924, sobre vigilancia y guardería en los pasos a nivel<sup>17</sup>. Otro tanto ocurre con los porteros, conserjes y ordenanzas que no tienen fijada sus ocho horas diarias definitivamente hasta la R.O. de 31/07/1926, sobre la jornada de porteros, conserjes y ordenanzas de las oficinas y talleres de ferrocarriles<sup>18</sup>.

#### **Análisis de MZA:**

Las Compañías tuvieron un conocimiento anterior a la promulgación del Real decreto de la intencionalidad de los trabajadores. Esta reivindicación fue una de las principales en sus reclamaciones. El 03/03/1919, el Secretario de la Comisión Ejecutiva de la Federación Nacional de Ferroviarios (F.N.F.), se dirigió al Director de la Compañía MZA. Si bien no tenemos conocimiento de que dicha comunicación fuese dirigida a las otras Compañías, suponemos, como en otros casos, que las diferencias entre las Compañías quedarían apartadas en beneficio de los intereses comunes. El Secretario de la F.N.F., exponía una serie de reivindicaciones acordadas en el último Congreso que se había celebrado hacía poco tiempo. La primera aspiración de la inmensa mayoría de los ferroviarios era la jornada de ocho horas.

---

<sup>15</sup> *Gaceta* de 01/10/1924.

<sup>16</sup> Para un seguimiento bastante completo, consultar AHF-P/0076/197.

<sup>17</sup> *Gaceta* de 01/10/1924.

<sup>18</sup> *Gaceta* 03/08/1926.

Como era lógico y normal, el Director de MZA no respondió al Secretario de la F.N.F., aunque sí hubo el acuse de recibo que solicitó.

Ahora bien, a diferencia de otras ocasiones, el tratamiento de estas reivindicaciones no fue la mofa y la nula valoración. Tal vez influyó el tono conciliador y abierto a posibles negociaciones, por parte del Sindicato socialista, por lo que esta vez fue recibido de una forma muy distinta a las solicitudes anteriores del sindicato. Pero quizá fuesen otras razones las que movieron a Maristany a este comportamiento tan diferente, al de otras veces. Las empresas ferroviarias habían tenido una huelga en 1917 que, pese a las medidas represivas posteriores, llevó a comprender que el proletariado estaba en un ciclo reivindicativo de carácter laboral (la huelga de La Canadencia estaba desarrollándose en esos momentos); pero también político. Sin embargo, la razón más importante fue la instauración de la jornada de 8 horas o en su defecto de 48 horas semanales, en el mes de febrero en los ferrocarriles británicos; junto a un conocimiento previo, casi seguro, del texto que se convertiría en R.D. un mes después.

Por lo tanto, la Dirección de la Compañía no respondió de manera provocativa y decidió estudiar las reivindicaciones presentadas por la Federación, para hacer un análisis previo, del coste que supondría la implantación solicitudes. Estas reivindicaciones tuvieron un estudio económico sobre la implementación de la nueva jornada<sup>19</sup>. Lo primero que hacen notar es que se debe de entender como “jornada”. Aquí ya aparece lo que las Compañías defenderían con tesón: la diferenciación entre trabajo efectivo y el trabajo presencial. Si un obrero puede trabajar ocho horas continuadas; en el caso de que este trabajo fuese intermitente, como en algunos pasos a nivel o en estaciones de poco tráfico, el trabajador puede tener una presencia más prolongada.

Los cálculos realizados en este momento ofrecieron el resultado de que habría un aumento de 5.665 empleados en plantilla de un total de 24.117 agentes (es decir el 23,48% del total)<sup>20</sup>. Esta cifra sería mayor, si contáramos con el personal suplementario, temporero, etc. El total llegaría hasta 6.265 nuevos agentes. Esta ampliación provocaría un gasto total de 12.743.000 pesetas. Pero el aumento de trabajadores tendría otro reflejo en los gastos: la construcción de alojamientos. Este gasto hace mención a las necesidades de viviendas que provocaría el aumento de plantilla, sobre todo, en estaciones y vigilancia de la vía; la cual fue interpretada con una necesidad de 2.275 viviendas, representando un gasto de 13,650 millones de pesetas.

Para este estudio, el aumento de personal no tendría dificultades de encontrar viviendas en poblaciones de cierta importancia; pero en otros puntos sería imposible de resolver, como es el caso del personal de la vigilancia de la vía, o en estaciones alejadas de los núcleos urbanos. Estos casos son bien patentes en el crecimiento de lo que se conocen como “Poblados Ferroviarios” y en la construcción de viviendas en los recintos de las estaciones y que todavía se pueden estudiar por la Geografía ferroviaria. Aunque en algunos casos, dichas viviendas carecieran de las instalaciones higiénico-sanitarias elementales ya para aquellos años<sup>21</sup>. Ni “la

---

<sup>19</sup> MFM-AHF-S/0191/089.

<sup>20</sup> La proporción aumentaría, si consideramos que los tres primeros grupos no contarían con refuerzos de personal. De esta manera, el aumento de plantilla, sobre 14.696, representaría el 38,54%.

<sup>21</sup> Un caso particular de esta falta de salubridad de las viviendas en MFM-AHF-C/0110/001. Para la incidencia de las ocho horas en los Poblados Ferroviarios y el conocimiento de estos en Cuellar Villar, Domingo et alii (Coord.), *Historia de los poblados ferroviarios en España*, Madrid, FFE, 2005.



buena voluntad de la empresa”, solucionaría el problema (indemnización por alquiler), debido a la falta de alojamiento en pueblos cercanos.

Además tendría que contarse con el tiempo necesario para la construcción, lo cual provocaría posiblemente, tensiones laborales, difíciles de apaciguar. Este gasto, cifrada como hemos visto por un lado en 12.743.000 millones de pesetas (aumento de personal) y de 13.650.000 millones (gastos de viviendas), era difícil de asumir por parte de la Compañía, por lo que la nueva jornada era rechazada. Sólo se aceptaría, siempre que su implementación fuese de manera paulatina y progresiva.

#### **Ambas Redes:**

El aumento de personal desde 1920, hasta 1931 fue de 4.907 empleados (sin contar con los obreros de VyO). Este aumento fue mayor en dos Servicios: MyT (49,19%) y Movimiento (39,58%). Ambos absorbieron a 4.356, lo que da idea de la importancia que tuvo la jornada nueva en los Servicios relacionados con la explotación. Sobre todo en el Servicio MyT (2.414 contratados). Si MyT alcanzó casi a la mitad de las contrataciones, Movimiento llegó a 1.942 empleados, también una cifra muy alta, aunque son casi diez puntos menos. Este Servicio a diferencia de otros, conservaba la distinción entre Red Antigua (R.A.) y Red Catalana (R.C). Primero, lo que salta la diferencia es la mayor contratación en la R.A. (1.516 empleados). Esto representó el 78,06% de los nuevos empleos en el Servicio. Eso no debe de extrañar, ya que la R.A. tenía mucho más kilómetros, por lo tanto, el número de estaciones era mayor y las circulaciones tenían mayor recorrido. También contrasta en que la R.A. no tuviera contrataciones algunos años; sin embargo, la R.C. tuvo contrataciones durante todo el periodo.

El tercer Servicio, VyO, queda ya muy alejado. En parte porque la mayoría del personal era obrero que no se plasmaba, por lo que las contrataciones quedaban en 405 personas. Mientras que los otros tres Servicios tienen una representación mínima y Contabilidad e IyE es casi testimonial. Aunque esta última tenía adscrito la categoría de Interventor en Ruta. El caso de Contabilidad es llamativo también, al referirse a cuestiones administrativas, cuya jornada laboral no alcanzaba las 48 horas semanales<sup>22</sup>. La contratación de personal administrativo fue explicada por la mayor carga de trabajo.

Si analizamos la contratación anual, MZA concentró esa contratación en el sexenio 1921/1926. En concreto, 2.935 personas pasaban a formar parte de la plantilla en el bienio 1921/1922, lo que supone el 59,81% de todas las contrataciones. Por lo tanto no fue el primer año, 1920, el principal de las contrataciones (casi fue el menor), sino que llevaba una política de admisión de personal que puede parecer errática, ya que el año que hubo menos contrataciones estaba dentro del sexenio ya señalado, incluso en algunos Servicios no hubo contrataciones (Eléctrico, VyO, IyE).

El año 1921 fue el de mayor incorporaciones (2.276 personas), de las cuales, poco más de la mitad eran para MyT (1.174). El resto de Servicios también tuvieron las mayores contrataciones, excepto en el Eléctrico. Incluso Contabilidad agrupaba sus 16 contrataciones en este año. Este esfuerzo continuaría en los dos años siguientes, llegando a representar el

---

<sup>22</sup> La jornada semanal era 37,5 horas.

70,33% del total. Desde 1924, las incorporaciones se ralentizaron, excepto en 1928 con 638 nuevos empleados, debido a que Movimiento contrataba 586 personas.

MZA no distinguió entre sueldo/jornal y el pago de las horas extraordinarias. Partiendo de esta limitación, el gasto presupuestado durante todo el periodo fue de 127.335.474 pesetas. Por Redes, la R.A. tuvo un gasto de 108.731.423 pesetas, mientras que 18.604.051 pesetas correspondieron a la R.C. Sin embargo, tal reparto no es del todo correcto ya que el 85,39% que corresponde a la R.A. es sobre algunos Servicios ya centralizados en una sola Red. En concreto MyT, quien tuvo una gran importancia presupuestaria<sup>23</sup>.

La distribución anual fue sin grandes diferencias, excepto el primer año. En 1920, el gasto era de 2,159 millones de pesetas lo que suponía una participación del 1,69% sobre el total. La participación del resto de años oscila entre el 6,94% del año 1922 y del 9,93% del año 1929. Es decir, tres puntos de diferencia. Esta pequeña disparidad evidencia que MZA conseguiría una distribución en el aumento del gasto sin grandes sobresaltos, a lo largo de estos años.

Otra característica importante es que la contribución del año 1920 sea la menor de todas. Esto podría implicar que un Servicio tan afectado como Movimiento, trenes y estaciones, no tuvo ninguna partida en este concepto para 1920, cuando fue el Servicio con mayor asignación presupuestaria en todo el periodo. Los motivos pueden ser varios: que la Compañía tenía todavía esperanzas de que el ferrocarril fuera una de las industrias no afectadas, o que los acuerdos llegaron cuando los Presupuestos ya estuvieron elaborados.

Fueran estos motivos u otros, lo que MZA demostró con esta forma de actuar fue que la implementación iría por delante de lo presupuestado y que no se produciría de forma inmediata, sino a lo largo de los años. Esta implementación también reveló que la ejecución del R.D. era estudiada y conservadora. Solo se realizó cuando las necesidades fueron auténticas.

También aparece que las mayores cantidades presupuestadas están consignadas para los últimos años. Así las tres mayores cantidades quedan para el último trienio estudiado (1929-1931). De acuerdo con este dato, podemos pensar que esto significa una mayor contratación de personal. Pero no fue así, como hemos visto. Por lo tanto, la interpretación más acertada sería que ese dinero iría a pagar horas extraordinarias.

El reparto del gasto por Servicios, al igual que el de contratación, está relacionado con la explotación ferroviaria directamente. Los Servicios, de mayor gasto fueron los de Movimiento y de VyO. La suma de ambos da una participación del 85,98%. El otro Servicio Activo, MyT, representaba el 8,63%. Por lo tanto, este cuadro permite comprender cuales eran las partes más afectadas de la Compañía, por el R.D. Destaca Movimiento que suma 65.677.453 pesetas (51,58% del total). Aquí no encontramos la paridad con las personas contratadas, ya que es el Servicio segundo, en el número de contrataciones, por debajo de MyT. La razón más posible, sería el tipo de personal contratado. Mientras que en MyT una parte muy importante eran obreros, en Movimiento casi todo el personal formaba parte de la Empresa, lo cual suponía tener una remuneración salarial en vez de jornal (mucho más pequeño).

---

<sup>23</sup> Un estudio más detallado permitiría deslindar la incidencia del R.D. territorialmente.

La situación del personal de oficinas es llamativa, cuando menos. La mayoría tenía jornada inferior por lo cual había que respetarla). Además algunas escalas no se vieron afectadas por el R.D. En cambio, MZA respondió a las mayores cargas de trabajo motivadas por la implantación del R.D. de diversas formas: contratación de personal, pagando horas extraordinarias, como vemos en el Servicio Comercial y redistribuyendo las cargas de trabajo en las escalas no afectadas (Agentes Comerciales).

### **Red Antigua:**

#### **Material y Tracción:**

La tabla de Material y Tracción debe de tener una explicación previa sobre los artículos. En Material y Tracción, aparecen determinados artículos en vez de posibles departamentos en que pudo dividirse el Servicio o Divisiones, en que en realidad MZA dividió el Servicio. El Art. 25 hace referencia al "Personal directivo y administrativo" que se desglosa en cuatro números de partidas, por el siguiente orden serían: Jefatura del Servicio, Tracción, Material móvil y Talleres generales. El Art. 26, "Gastos diversos", tiene una partida, Cantidad alzada. El Art. 27 es para el "Personal de conducción de máquinas", con otros cuatro números de partidas: Maquinistas, Fogoneros, Primas Gastos de viaje. El artículo 28, se refiere al "Consumo de máquinas", con otras cuatro partidas: Carboneros, Encendedores, Fogoneros de tomas de agua, Limpiadores y Contratos. Esta última partida se divide a su vez en Apilado de carbón y carga de ténderes y Limpieza. Además, en este artículo se incluyó la contratación de Personal subalterno a admitir, que no tenía ninguna partida concreta. El Art. 29 hace referencia a la Conservación de material móvil y motor, con cinco partidas desglosadas, con el nombre de Operarios de Talleres, Operarios de Depósitos, Operarios de Recorridos, Engrasadores, Peones calefacción de coches. El Art. 30 ("Gastos generales de la explotación"), tiene dos partidas: Gratificaciones extraordinarias y Alquiler de locales.

Para todo el periodo aquí analizado, la contratación ascendió a 2.414 trabajadores. La mayoría de estas incorporaciones fueron destinadas a la Conservación de material rodante (art. 29). En total fueron adscritos 1.704, lo que representa el 70,58% de dicho total; mientras que la mayor concentración de nuevos empleados fue en el trienio 1921-1923, en que MZA contrato el 85,87% del total del servicio (2.073 empleados), destacando el primer año con 1.174 nuevos empleos (48,62% de todas las contrataciones). En cambio, los años en que hubo menos contrataciones fueron el primero y el último; sobre todo 1931, en que sólo se produce la contratación de 9 empleados. De todas formas, los años 1927 y 1929, se produce un repunte en las contrataciones, por encima de 50 trabajadores, con 84 y 60 nuevas incorporaciones. Esto fue debido a la necesidad de trabajadores en el art. 27 (maquinistas y fogoneros).

Como ya hemos indicado, el mayor esfuerzo que hizo MZA, en cuanto a contrataciones, fue para el art. 29, reservado a la conservación del material rodante; aunque dentro de este apartado no hubo un reparto uniforme entre las diversas partidas. De esos 1.704 nuevos trabajadores, 1.647 pertenecían a tres destinos profesionales (Talleres, Depósitos y Recorrido); mientras que la evolución del empleo se concentró en el trienio 1921-1923, con 1.647 empleos. Destacaron los operarios de Depósito, que en total sumaron 914 nuevos contratados. Debido, por un lado, a la importante variedad de cualificaciones profesionales y, por otro, a la necesidad en algunos de estos lugares de tener cubiertas las 24 horas del día, ya

que en los Depósitos podían realizarse pequeñas reparaciones que permitían reparar el material durante su estancia en el Depósito y así tener el material motor inmovilizado poco tiempo, para no desviarlo a los talleres, donde permanecían por mucho más tiempo.

En cuanto al personal de Recorrido contabilizó 453 nuevos trabajadores. La particularidad de tan alta contratación residía en que estos trabajos estaban ubicados por muchas estaciones de la compañía. Frente a tan importante número de contrataciones, hubo otras partidas dedicadas a “engrasadores” y para “peones para la calefacción de coches”, sus contrataciones no rebasaron el año 1926 (último año en que se contrató a 5 engrasadores). De esta última categoría fueron contratados 35 personas y los peones de las calefacciones aumentaron en 22 nuevas contrataciones. Al igual que las otras categorías, fue el trienio 1921-1923 el de mayores contrataciones, con 47.

Otro grupo de gran importancia fue el relacionado con el art. 27 (maquinistas y fogoneros). La cifra total alcanza a 670 nuevos agentes de estas categorías; quienes, en su mayoría (77,61%) fueron ascendidos durante el bienio 1920-1921. Sobre todo fue en este último año, 1921, con 500 agentes, el año que mayor cifra de nuevos empleados para este art., con 190 maquinistas y 310 fogoneros (todos ellos, procedentes de ascensos de las categorías inferiores). Sin embargo, la contratación de estos empleados fue bastante errática durante todo el periodo. Después de 1921, hubo 6 años sin nombramientos, en que fueron nombrados 76 nuevos agentes en el año 1927 (33 maquinistas y 43 fogoneros). Después, hubo una total de 74 contrataciones nuevas en el trienio 1928-1930, no esperando contratar en 1931.

En cambio, la mayor sorpresa en esta dinámica de nuevas contrataciones y ascensos, fue el art. 28, ya que no se produce la contratación de nuevo personal, sino el descenso de 64 empleados en el total. Este descenso procede del saldo negativo de 1923, con la destrucción de 136 empleos (79 carboneros y 85 limpiadores); que si bien en años posteriores se contratan algunos (1 carbonero y 6 limpiadores), la recuperación ya no se realiza. Esta destrucción de empleo dentro de MZA, fue debida a que el trabajo de estas categorías pasó a realizarse mediante la externalización del trabajo, con la utilización de contratistas.

Las funciones de los carboneros también encontraron sustitutos en los peones de los Depósitos, mediante la distribución de las jornadas de estos, allí donde tal distribución pudo realizarse. La limpieza también fue contratada en depósitos tan importantes como Córdoba, Sevilla, Zaragoza, Gerona, Ciudad Real y Mérida, en 1923; quedando, de esta forma, fuera de las contratadas sólo Aranda del Duero y Alicante, aunque se estaba estudiando para el siguiente año externalizar el trabajo. Sin embargo, en este artículo hubo una categoría que no sólo decreció, sino que tuvo un aumento importante. Esta categoría fue la de “encendedor”, con una incorporación total de 74 trabajadores, teniendo el máximo en el bienio 1921-1922, con 64 incorporaciones, lo que supuso el 86,48%, del total de la categoría.

El personal administrativo tuvo 104 contrataciones (art.25). Durante el trienio 1921-1923 se contrataron 94 nuevos empleados, es decir el 95,19% del total. A partir de esta fecha, las contrataciones ya se muestran en número suficiente, con la incorporación de sólo 5 personas, entre los años 1924 y 1926; incluso desde 1927, no se produjo ninguna incorporación. Por lo tanto, estos datos permiten interpretar que las necesidades en este artículo fueron cubiertas en sólo tres años. En este apartado, por Divisiones destacó la de Tracción con 88

contrataciones; mientras que las otras Divisiones (Material Móvil y Talleres Generales), sólo necesitaron 11 y 3 incorporaciones, respectivamente. La mayor incorporación en Tracción responde a las necesidades de los Depósitos, con la mayor contratación de otros empleados (maquinistas, fogoneros y operarios de Depósitos). En cambio, la Jefatura del Servicio sólo necesitó 2 nuevas contrataciones, si bien esta necesidad de contratación es llamativa en un centro de trabajo, cuya jornada no llegaba a las 8 diarias.

El gasto presupuestado para el Servicio de Material y Tracción, que MZA fue acumulando entre los ejercicios de 1920 y 1931, lo hemos calculado en 10.991.004 pesetas. Aquí debemos de indicar que el mismo Servicio valoró el coste, a la altura de 1931, en 13.644.992 pesetas. La diferencia procede de un error de cálculo en la partida nº 9 del artículo 27. Esta partida implicaba deducir “por aplicación progresiva de la jornada de 8 horas y suplencias”, determinadas cantidades, que en algunos casos no fueron restadas, sino sumadas, por lo que el cálculo de este artículo lo hemos cifrado en 3.977.903 de pesetas, en vez de las 6.631.882 que le corresponderían, aplicando las cuentas realizadas por el Servicio.

Entre los diversos artículos, destacó el 29, dedicado al personal de conservación de material rodante, el cual representó el 38,86% de ese total. Otro gasto de gran importancia fue el generado por la conducción de locomotoras (maquinistas y fogoneros), con 3.977.903 millones de pesetas. En cambio, un gasto menor de 54.500 pesetas fue el destinado a Gastos diversos que dejó de contabilizarse ya en 1924, pues no tenía mucho sentido, al estar muy estructurado todo el gasto generado por la implantación de las 8 horas. De acuerdo al reparto anual, podemos indicar que el gasto mayor ya estaba realizado en 1924, ya que el gasto presupuestado, incluido 1923, alcanzó la cifra de 9.310.653 millones de pesetas (84,71%); aunque hubo años en que el gasto tuvo un crecimiento muy importante, pero sin alcanzar el medio millón de pesetas anual.<sup>24</sup> De todos estos años, 1921 tuvo un coste presupuestado de 5.301.587 millones de pesetas, el mayor de todos los años; adscritos a los artículos 27 y 29 que superaron los 4 millones de pesetas<sup>25</sup>.

### **Vía y Obras:**

Los Libros de Presupuestos para el Servicio de VyO recogían las contrataciones y el importe de los jornales en la R.A., mientras que en la R.C. solo estos últimos. Los temporeros en R.A. pasaron de 2.113 personas en 1919, hasta 2.516 en 1931, por lo que MZA aumentaba en 403 temporeros. Esto supuso un crecimiento del 19,07% sobre la plantilla del primer año.

La adscripción por Departamentos fue irregular<sup>26</sup>. C.V. contrató el mayor número, alcanzando el 62,03% del total, seguido de O.V. con 90 temporeros (22,33%). Finalmente, T.V.O. aumentó en 63 temporeros (15,63%). Por años, 1921 fue el de mayor crecimiento, con 232 temporeros nuevos (57,57%), seguido del bienio 1923/1924 con 110 contrataciones. Sin embargo, hubo

---

<sup>24</sup> Entre 1926 y 1930, los presupuestos superaron con creces las 100.000 pesetas.

<sup>25</sup> El gasto del artículo 27, también se concentró en el trienio 1921-1923, cuyo coste ascendió a 3.430.629 de pesetas (92,02%). De las cuales, 3.326.711 de pesetas fueron a parar al personal de Talleres, Depósitos y de Recorridos.

<sup>26</sup> Departamentos: Conservación de Vía (C.V.). Obas de arte, edificios y material fijo (O.V.) y Taller de Vía y Obras (T.V.O.).

años donde no hubo contratación o fue escasa<sup>27</sup>. Esto se explica porque la Sección de VyO acordó la jornada en septiembre 1919, aunque la vigilancia en los pasos a nivel quedaba sin acuerdo<sup>28</sup>.

El Departamento C.V. tenía el mayor aumento en cifras absolutas, ya que los 1.671 temporeros se convertían en 1.921 al final del periodo. Es decir, 250 trabajadores más. Sin embargo, este aumento solo representó el 14,96% de quienes había en 1919. Este Departamento estuvo formado por Brigadas dedicadas al trabajo en la vía, en tramos conocidos como cantones. El aumento del personal adecuaba el trabajo en los tajos al nuevo horario, sin necesidad de cambiar la longitud de los cantones. Este horario señalaba que el trabajo era efectivo, o lo que es lo mismo, comenzaba a medirse en el tajo, sin que contara el desplazamiento hasta éste, el cual fuera recorrido a pie muchas veces y que el obrero se dedicaba a inspeccionar el trayecto. La jornada de estos temporeros se adecuaba al horario solar, que pasaba a siete horas durante los meses invernales a nueve horas en los meses estivales, mientras que el resto era de ocho horas, con una interrupción de jornada entre una hora y media y tres horas<sup>29</sup>.

En cambio, O.V. tuvo un crecimiento de 90 temporeros, lo que supone un crecimiento importante del 30%. Esto puede explicarse por la necesidad de crear nuevas Brigadas, debido a la contabilización de las horas de viaje como 1/3 sobre las horas de trabajo efectivo<sup>30</sup>. La R.O. tuvo esta plasmación para los Presupuestos de 1921, los cuales permitieron el aumento de contratación de 82 obreros. La plantilla se mantuvo hasta 1925, que aumentó en ocho contratados, fijándose el número total en 390 obreros al final del periodo aquí estudiado.

Por último, los T.V.O. también aumentaron su plantilla en 63 temporeros; pese a ser el número menor de contrataciones, éstas supusieron el aumento porcentual más alto (44,37%). Frente a los otros Departamentos que tuvieron años inalterables en las contrataciones, aquí supone una movilidad muy grande, desatancando el salto 1930/1931, en 35 obreros. De acuerdo a lo estudiado por Martínez y Cobos (2007), el crecimiento de temporeros se debió, a la reducción de la jornada laboral a ocho horas, cuando se destacaba la importante actividad desarrollada por estos talleres, sobre todo por el Taller Central de Villaverde Bajo<sup>31</sup>.

### **Movimiento<sup>32</sup>:**

El crecimiento de personal para todo el periodo fue de 1.516 trabajadores. Pero el reparto interanual fue discontinuo, con años de apenas crecimiento, incluso sin contratación, junto a dos bienios con un importante aumento. Eso lo observamos en el bienio 1920/1921, con un salto de 759 contrataciones y el bienio 1925/1926, cuyo aumento fue de 421 personas.

En el primer bienio, el salto se debió a los principales Departamentos: Trenes y Estaciones. Incluso O.I. tuvo un aumento de seis personas, cuando su crecimiento en todo el periodo fue

---

<sup>27</sup> Quinquenio 1926/1930.

<sup>28</sup> Hubo que esperar al R.D.L. de 22 de junio y a la R.O. del día siguiente de 1928 (Gacetas 23 y 24 del mismo mes).

<sup>29</sup> R.O. 27/909/1919 (Gaceta 30/09/1919).

<sup>30</sup> *ibidem*.

<sup>31</sup> Martínez Vara, Tomás y Cobos Arteaga, Francisco de los (2007: 95-122).

<sup>32</sup> El Servicio estaba compuesto por Estaciones, Trenes, Oficinas e Inspecciones (O.I.) y Pequeño Material (P.M.).

de 16 personas. De los 759 contratos nuevos, Estaciones tuvo 650, que si lo sumamos a los 113 del año siguiente da una cifra de 763. Lo que también nos obliga a pensar que dicho aumento se produjo desde los escalafones más bajos, no ya solo por la reducción de jornada en estos, sino también porque habría ascensos para cubrir las nuevas plazas.

En el siguiente trienio, la plantilla del Servicio se mantuvo sin grandes alteraciones. Fue el paso de 1925/1926 cuando se produjo un importante aumento, aunque ahora se produce en las cuatro dependencias, siendo llamativo el aumento de P.M., el único que se presupuesta para todo el periodo. Lo mismo podemos decir de O.I., al tener un crecimiento de nueve personas, sobre un total de 16 contrataciones. Pero estas aportaciones no llevan a que el crecimiento fuera el más fuerte, ya que Trenes y Estaciones aumentó su personal, pero sin alcanzar las cifras de 1919/1921.

Desde 1926 el personal adscrito a O.I., P.M. y Trenes fue invariable, por lo que el crecimiento se debió a Estaciones. En este quinquenio hubo un incremento de 183 personas. Salvo 1927, cuando solo hubo 17 nuevas incorporaciones, el resto tuvo un crecimiento total de 166 trabajadores, la que da una media de 41,5 incorporaciones anuales. Difícil de explicar, ya que la normativa sobre la jornada máxima ya estaba reglamentada. Incluso los pasos a nivel sufrieron una reforma para reducir el personal, aunque en las grandes estaciones apenas si se notara<sup>33</sup>. Por lo tanto, la movilidad sería más por bajas en el Servicio (defunción, sanción o jubilación). Siendo una parte muy pequeña quienes pasarían a otro Servicio. Aunque este tipo de Bajas afectaría a las otras Dependencias, sobre todo en Trenes (guardafrenos).

#### **Almacenes:**

Al igual que en MyT, Almacenes reparte el gasto mediante cuentas. En el caso aquí analizado responde a tres: Facturas de contratistas por gastos de descarga (Cuenta 12); gastos descarga de buques a vagones, de arrastre vías puerto y custodia (Cuenta 13); carga, descarga y removido de piezas en Almacenes (Cuenta 17). Almacenes aparece como una División de Material y Tracción, aunque por su importancia tuvo un tratamiento autónomo dentro de los presupuestos del Servicio. Al igual que otros centros de trabajo, la jornada de las 8 horas se implantó rápidamente, en concreto el 1º de octubre de 1919, no procediéndose al pago de horas extraordinarias al personal. Sin embargo, la Jefatura del Servicio si quiso dejar constancia del coste de las ocho horas para la División de Almacenes, ya que el precio pagado sí estuvo influida por la implantación de la nueva jornada

De esta manera, este gasto influyó en los trabajos que externalizaban determinadas operaciones, mediante acuerdos con contratistas; las operaciones realizadas en los puertos marítimos; junto al personal temporero contratado para realizar labores dentro de los Almacenes. Precisamente, fue en esta última partida, donde se produjo la mayor parte del gasto. De las 879.670 pesetas, la Cuenta 17 obtuvo un desembolso de 533.670 pesetas, con lo que su participación en el gasto total ascendió al 60,66%, muy por encima de las otras dos Cuentas. Las otras dos partidas sumaron un total de 346.000 pesetas, con un gasto algo superior en la Cuenta 12. Aumentando su participación de forma leve, del gasto que hubo al

---

<sup>33</sup> Pie de Página 3. En MZA, la guardería de los pasos a nivel dependía de que estuvieran dentro de la estación (Movimiento) o fuera de ésta (VyO).

principio en 1919, el cual fue del 59,31%; donde ya aparecía como la Cuenta con mayor desembolso.

Los mayores aumentos aparecen en los ejercicios 1925-1928. En este cuatrienio, el gasto alcanzó e incluso superó las 100.000 pesetas. Este aumento fue consecuencia del importante crecimiento de la Cuenta 17, la cual pasó de las 40.000 pesetas en 1924 hasta las 70.000 pesetas en 1927, sin que dejara la cifra de 60.000 desde 1925, hasta el final del periodo; produciéndose una estabilización en el gasto de 60.000 pesetas al final del periodo. Las otras dos Cuentas tuvieron un comportamiento distinto, sin que podamos señalar que tuviesen un gasto regular de un año para otro. Llama la atención el salto que se produjo entre los años 1922 y 1924, con una diferencia en los Totales de 50.000 pesetas, que representa un crecimiento del 256,25%. En este crecimiento, el aumento más destacado fue el causado por la Cuenta 13, que pasó de 6.000 a 20.000 pesetas (333,33%, de aumento).

Sin embargo, el gasto no es del todo real. En primer lugar, el gasto reflejado para 1920, no recoge el que en realidad se produjo, ya que no se presupuestó cantidad imputable a la jornada de ocho horas; sino que los Libros de Presupuestos trasladaron el gasto presupuestado en 1921, al del año anterior. En cuanto al gasto que aquí recogemos, es un cálculo artificioso, ya que la División de Almacenes elaboró un cálculo de la jornada, tomando como base el 20% del importe total de contratistas y personal; sin una base sólida que permitiese identificar, lo que supuso la implantación de la jornada laboral de ocho horas, a la División de Almacenes.

#### **Servicio Eléctrico:**

El Servicio Eléctrico no tenía distinción entre RA y RC; además desde 1926 no se desglosa por Departamentos. Otra peculiaridad es que en el año 1924 hubo 20 nuevas contrataciones; ahora bien, MZA solo consideraba siete incorporaciones divididas a la aplicación de la nueva jornada. Por último, en el CP, el Servicio quedó integrado en la Sección de VyO, mientras que las oficinas pasaron a la Sección de Servicios Administrativos.

Las contrataciones adjudicadas a la nueva jornada fueron 86. De éstas, 26 (41,86%) fueron en el bienio 1922/1923. El resto de años, el aumento del personal no alcanzaría la decena anual. Esto da idea de que el esfuerzo realizado en estos dos años cubrió las necesidades mayores de personal.

El Departamento con más personal era "Telégrafo", que pasó de 120 empleados a 138 en 1925. Aunque sorprende que la disposición que reguló la implantación de la nueva jornada fue de las primeras<sup>34</sup>. En cambio, la plantilla no creció hasta 1923, cuando pasó de 120 a 130 empleados y el año siguiente a 138. Por lo tanto, MZA hizo caso omiso al dictado de la R.O. cuando señaló que lo establecido se llevara sin dilación.

Sin embargo, el mayor número de incorporaciones estuvo en Alumbrado y Fuerza. Esta Dependencia pasó de 45 trabajadores a 88 en 1925 (95,55% de la cifra de 1919). Para el caso de Fuerza, la R.O. 30/09/1919 (Gaceta 01/10/1919) homologó a estos trabajadores con los Vigilantes de la Vía, pero la R.O. de 17/10/1919 (Gaceta 18 y 23/10/1919) estipuló que los

---

<sup>34</sup> R.O. 07/10/1919 (Gaceta 08/10/119).



vigilantes con un cometido que excediera la mera vigilancia quedarían asimilados a los trabajadores con una analogía más cercana (tal vez con el Telégrafo).

Respecto a las Oficinas Centrales, el aumento de once trabajadores fue debido al crecimiento de los otros Departamentos y de que no fuera solo en la centralización de los puestos de trabajo.

El aumento del Presupuesto fue de 284.299 pesetas. Esta cantidad solo estuvo desglosada hasta 1924, no permitiendo más allá su análisis. Incluso en el año 1924. Los mayores crecimientos se dieron en el bienio 1922/1-923. La suma de ambos años fue de 131.389 pesetas, esto suponía el 46,21% del gasto total, lo que supone un porcentaje superior en algo más de cinco puntos, si lo comparamos con el porcentaje de las contrataciones.

Para el año 1924 queda reflejado que el crecimiento mayor del presupuesto sobre el Departamento de Alumbrado y Fuerza, como ya hemos señalado al analizar las incorporaciones. A partir de este año, el gasto presupuestario hace referencia a todo el Servicio, destacando el año 1930, con nueve incorporaciones suponiendo un aumento del Presupuesto en 25.842 pesetas. También es llamativo que las cuatro incorporaciones de 1929, tuvieron un aumento superior a 1926, con el mismo número de incorporaciones; incluso el Presupuesto fuera muy inferior (casi 2.000 pesetas, cuando hubo una incorporación más). El no tener el desglose por Departamentos nos deja sin saber las categorías ampliadas. Ni tampoco realizar un cálculo promediado de los sueldos.

El Presupuesto que se asignaba no era solo el sueldo o "haber". También recogía otros apartados: Plus, Anticipo y Gastos de Viaje. Los dos primeros eran un gasto fijo, en cambio, el segundo era fluctuante, por lo tanto no era el gasto real.

Lo mismo ocurre con los gastos Presupuestos de 1921 y 1923. En ambos años, MZA presupuestó cuatro incorporaciones en las Oficinas. Mientras que el presupuesto de 1921 creció un total de 24.153 pesetas, en 1923 ese crecimiento fue de 13.992 pesetas. Lo mismo podemos decir que en 1922, las dos incorporaciones previstas ocasionaron que el gasto creciera en 12.624 pesetas<sup>35</sup>. Es evidente, que esta comparación "per cápita" lleva a pensar que los ingresos no tuvieron el mismo nivel salarial.

### **Red Catalana:**

Los servicios adscritos a la R.C. fueron: Títulos, Vía y Obras, IyE, y Movimiento, en el personal aquí estudiado. En el caso que nos ocupa, la nueva jornada laboral tuvo una clara incidencia sólo en los tres últimos servicios y así los presupuestos de la Red lo recogen.

La R.C. tuvo un crecimiento de 446 empleados en estos servicios. La distribución por servicios nos parece que fue del todo desigual: 426 nuevos empleados ingresaron en Movimiento y sólo 20 fueron necesarios en Intervención. El aumento de personal, más otros gastos, supuso que en la R.C. tuvo un crecimiento presupuestario de 18.604.051 de pesetas, durante el periodo estudiado. La mayor partida fue la consignada a Movimiento, el cual representa el 73,67%, casi

---

<sup>35</sup> El haber medio de cada año fue el siguiente: 1921= 6.038,25 pts. y 1923= 3.498 pts. Descontando los Gastos de Viaje serían: 1921= 5.663,25 pts., 1922= 5.650,05 pts. y 1923= 3.168 pts. (El Gasto de Viaje pasó de 1.500 pts. en 1921 a 1.320 pts. los siguientes años).

los 3/4 del total; mientras que el resto de los servicios representan el 21,37% (VyO) y el 4,94% solamente IyE. La diferente distribución de efectivos, al igual que el gasto ocasionado, fue consecuencia de que las jornadas más prolongadas, anteriores al RD, no afectaban a las oficinas.

### **Intervención y Estadística:**

El Servicio estuvo organizado sobre la base de tres categorías profesionales: el personal con labores administrativas, los Inspectores Regionales y los Interventores en Ruta. En total fueron 20 empleados nuevos, entre Interventores (5 agentes) y personal de oficinas e Inspección (14 y uno, respectivamente). La particularidad viene porque, en un principio, se contrataron 15 oficinistas y en 1924, la plantilla quedó la plantilla establecida, sin que hubiera modificación hasta el fin del periodo, como acabamos de indicar. Es indudable que tenemos la excepción de lo que hemos definido hasta hora de que, el personal de oficinas, no estuvo dentro de los afectados por la nueva jornada laboral. Es más, si analizamos la distribución de efectivos por secciones, vemos que IyE presenta un crecimiento distinto al que la lógica nos indicaría, en cuanto al personal de oficinas y de los Interventores en Ruta.

La explicación fue la organización del trabajo en este Servicio, ya que había personal de oficinas y, por lo tanto, carecían de la jornada laboral de las oficinas centrales, inferior a las ocho horas diarias; por lo que la jornada laboral hubo de amoldarse a las disposiciones del Real decreto y, al mismo tiempo, tener cubierto las mismas horas en que las estaciones estaban abiertas. En el caso de los Interventores, ya en 1921, hubo una partida destinada para la contratación de tres, para así ajustarse a la R.O. de 19 de diciembre de 1919; si bien dicha contratación sólo se realizó en el año 1923 y aumentó hasta cinco empleados. Este aumento puede parecer muy bajo, para las características del trabajo. La explicación quizás se deba un buen número de circulaciones por el "8 catalán" y, por lo tanto, las jornadas no serían muy prolongadas. Ya que estas cinco contrataciones fueron dos destinados a complementar el servicio; mientras que los otros tres estaban destinados a cubrir el servicio de "Reserva".

La otra particularidad de este servicio fue la creación de la plaza de un Subinspector, debido a la aplicación de la nueva jornada laboral (si bien no se especifica mucho más sobre esta creación). La originalidad del método con el que fue cubierta. Dicha plaza fue cubierta por una redistribución de los 15 auxiliares que ingresaron en 1920, debido a que las operaciones realizadas por estos auxiliares fueron estimadas a la baja; permitiendo liberar a un empleado que cubriese la plaza.

Como observamos, el gasto más importante lo realizó la compañía en el primer sexenio (1920-1925), el que llegó a las 88.864 pesetas, lo que represento casi el 89%. El gasto ocasionado en todo el periodo por estas 20 contrataciones, supuso 920.467 pesetas. Este total, al distribuirlo anualmente, observamos que desde las 32.250 pesetas iniciales, llegó hasta las 99.933 pesetas de 1931. El aumento representa el 209,86% sobre el gasto inicial, lo que representa un crecimiento considerable. De todos los años, el de mayor crecimiento fue el año 1923; en el cual, el gasto pasó de 32.250 hasta 81.627 pesetas; por lo que el incremento fue del 153,10% respecto al gasto del año anterior. Esto se debió a que el nombramiento de cinco Interventores se produce este año, aunque desde 1921 se recogía el gasto futuro, como ya hemos indicado. Otra causa de tan importante crecimiento fue el ascenso de 12 auxiliares al

nivel salarial superior. El resto de los años se suceden con aumento de gastos importantes, de algunas miles de pesetas; con otros años en que la subida es apenas perceptible y dos años, en que no se produce ninguna diferencia con los anteriores (1920-1922) y (1925-1927); manteniéndose invariable el gasto durante estos dos trienios.

Por Departamentos, el gasto mayor fue realizado por las Oficinas, que representa el 70,97% del total. Este Departamento pasó a tener un gasto en 1920 de 32.250 pesetas, para acabar en 1931, con 67.797 pesetas. El primer incremento lo tenemos en el año 1923, el cual ascendió a 58.861 pesetas, cuando los años anteriores se mantuvo con el mismo presupuesto. El aumento supuso el 81,95% del gasto inicial. La razón fue que 12 de los auxiliares contratados en 1920, obtuvieron un ascenso al nivel salarial superior; por lo que sus haberes pasaron de 2.150 pesetas, hasta las 2.418,75. De igual forma, estos 15 auxiliares tuvieron unos ingresos por horas extraordinarias de 20.250 pesetas, que, junto a las 2.956 pesetas en el concepto de Gratificaciones, representa ese total. En cambio, el año siguiente hubo un menor gasto en algo más de 3.000 pesetas; aunque uno de los auxiliares también tuvo la subida salarial que el año anterior tuvieron sus 12 compañeros. La explicación procede de los 15 Auxiliares contratados, quienes quedaron reducidos a 14, por el paso de uno de ellos como Subinspector a las Inspecciones Regionales. El cambio de adscripción le supuso percibir 6.361 pesetas como haber. La explicación de los aumentos de gastos posteriores se deben al incremento en los haberes (sueldo en general) y en las Gratificaciones, pues las horas extraordinarias se mantuvieron invariables en 18.900 pesetas, desde 1924. Lo mismo podemos decir del Subinspector, cuyos aumentos en el salario proceden de los haberes y de los Gastos de Viaje. Por ejemplo, sus emolumentos pasaron de 1.080 pesetas en 1924 a 1.320 pesetas en 1931 en el apartado de gastos de viaje y en el haber de 4.875 hasta 5.550 pesetas, en el mismo periodo.<sup>36</sup>

El otro Departamento, con un importante gasto, fueron los Interventores. Ya hemos indicado que, en los presupuestos de 1921, la Compañía destinó la cantidad de 13.675 pesetas, para el ascenso a la categoría de Interventor;<sup>37</sup> si bien, la partida no llegó a gastarse hasta el presupuesto de 1923. En este presupuesto ya se recoge que los 38 revisores pasaron a ser 43, con lo que el presupuesto creció en 22.946 pesetas, respecto a 1919. Durante el bienio 1926-1927, los gastos fueron rebajados en 104 pesetas, debido a que los uniformes (uno cada 3 años), pasaron de 539 a 435 pesetas. En cambio, en el último cuatrimestre hubo una subida de casi 2.000 pesetas en el gasto, respecto al bienio anterior, motivado en una subida salarial por cada Interventor, quienes pasaron a cobrar 3.587 pesetas cada uno, en vez de las 3.222 pesetas que comenzaron a cobrar al ser nombrados; de igual forma, la Gratificación general (la cual se cobraba en abril), pasó de 1.342 a 1.494 pesetas, para los cinco Interventores. Por último, los Gastos de viaje se mantuvieron en las 4.950 pesetas para todos ellos.

---

<sup>36</sup> El sueldo se componía del Haber (especie de sueldo base), Plus incorporado, Anticipo incorporado; además de Gastos de Viaje, Uniformes (si tenían derecho a ellos), Gratificación general y un 6% del Haber como gastos de carácter general, junto a otros conceptos como Suplencias. Desde 1926, el Haber, junto al Plus y el Anticipo, formaron el Haber nuevo.

<sup>37</sup> Normalmente, el ascenso se producía de la categoría de Jefe de Tren.

### Vía y Obras:

Otro de los Servicios de la RC que presenta una particularidad fue el Servicio de VyO de la R.C. Esto se debió a la utilización de partidas distintas en el periodo para la contabilización del gasto; además, excepto el primer año, desconocemos el número de personal obrero contratado, ya que sólo aparecen los gastos de las partidas asignadas. De igual forma, el Servicio durante el año 1920 no tuvo gasto alguno justificado en la nueva jornada legal. Así el primer año (1921), de la valoración presenta la siguiente tabla:

	Personal	Gasto	Promedio mensual
Personal de brigadas	66	153.340	2.323
Obreros especiales	27	76.975	2.851
Almacenes y talleres	19	25.705	2.856
Jornales suplementarios	10	15.609	1.561
Gastos accesorios	-	45.000	-
Total	112	315.819	2.418

Fuente: Libro de Presupuesto de la Rede Catalana. Tomo III. Vía y Obras. Elaboración propia.

De acuerdo a lo establecido en el Libro de Presupuestos, todo el personal contratado era personal temporero, es decir dependiendo de las necesidades previstas, lo que permite a la empresa cubrir con este personal sólo las necesidades que fueran surgiendo, sin necesidad de guardar otra relación que el pago del jornal. El reparto por cada jornal fue de 2.418,02 pesetas; si bien, como podemos ver en los distintos promedios, las diferencias entre las diversas partidas eran muy importantes, llegando en las partidas extremas a 1.295 pesetas. No hay que olvidar en que si nos pece una percepción alta (respecto a otros sueldos<sup>9</sup>, el temporero sólo cobraba por día trabajado, sin que se le reconociera ningún derecho laboral, como días festivos y vacaciones pagadas. También debemos de señalar que el personal de vigilancia no tenía reconocido las ocho horas en este primer año y que al final sería “castigado”, con una jornada mayor de las ocho horas, si disponía de vivienda a menos de 500 metros, de donde realizaba su trabajo.<sup>38</sup>

Respecto al resto de la tabla, obtenemos un gasto de 3.661.688, con dos partidas que absorben buena parte del gasto (68,27%). Por un lado, la Conservación de la Explanación, es decir, la infraestructura viaria y las obras anejas conocidas como obras de tierra (trincheras, plataformas, etc.), con un gasto de 1.077.000 de pesetas; mientras que la Renovación desvió 1.422.928 pesetas. Finalmente, las otras dos partidas (Conservación de obras de arte y Conservación de edificios), tuvieron una asignación de 1.161.760 pesetas. La separación de la

---

<sup>38</sup> De aquí, la necesidad de construir viviendas cerca del puesto del trabajo, esgrimida por la empresa como “beneficio social”.

Conservación de edificios, de las Obras de arte, cuando, desde el primer momento estuvo integrada en este tipo de obras, sólo puede entenderse por querer significar la importancia que tuvo en este periodo la conservación de este conjunto de edificios (702.560 pesetas). De esta forma, observamos la importancia que tuvo el gasto de la partida de Renovación; aunque tuvo una distribución anual irregular, ya que en 1921 y en 1922 no hubo ningún gasto adjudicado de esta partida a la nueva jornada laboral, teniendo un gasto máximo de 273.352, en 1926, que se prolongaría hasta 1929. En estos cuatro años, la empresa gastó 1.093.408 pesetas, en el apartado de Renovación. Tal gasto pudo ser realizado, en buena medida, por el dinero procedente del Consejo Superior de ferrocarriles. Posteriormente, el gasto fue reducido de una manera brusca.

En cambio, el resto de las partidas tuvieron unos gastos muy constantes durante todo el periodo. Así obtenemos que Conservación de Explanación pasó de 100.000 a 111.000 pesetas, o el caso de la Conservación de obras de arte (puentes viaductos y túneles), que elevó el gasto de las 41.000 pesetas en 1922 a las 49.200 pesetas en 1931. La única partida que se diferencia de las anteriores fue Conservación de Edificios, que si bien pasó de 70.000 a 78.000 pesetas, durante los años extremos; observamos que el año 1925, descendió a 55.000 pesetas (20.000 pesetas menos que el año anterior; ascendiendo el gasto durante los siguientes cuatro años, con un gasto idéntico de 68.760. Este salto del gasto desde 1926, junto al de Renovación llevó a que el gasto mayor fuese en el cuatrienio 1926-1929, con la misma cantidad (502.312 pesetas), siendo el año 1922, el de menor gasto. Finalmente, si sumamos el total de las cuatro partidas que se estableció para el periodo de 1922-1931, con el elaborado de 1921, obtenemos un gasto total del Servicio de Vía y Obras de la RC, de 3.977.507 pesetas.

#### **Movimiento:**

Las diferencias del Servicio de Vía y Obras se convierten en una información completa, que recoge la evolución anual, tanto de empleos, su distribución por Departamentos; como el gasto realizado. El gasto producido entre 1920 y 1931, fue de 13.706.077 de pesetas. El Servicio de Movimiento de la RC desglosaba su gasto en los Departamentos de personal de los Servicios Central y Regional, de carácter administrativo en su mayoría, Trenes, Estaciones y Pequeño Material. Además de estas partidas aparecen de forma independiente la contratación de personal temporero y la realización del Removido de mercancías por Contratas, que también se recoge en la suma del coste de la jornada de ocho horas y que nosotros hemos recogido, añadiendo en el gasto total del Servicio.

La carencia de datos no nos permite establecer las cuantías de ambas partidas para 1920, por lo que el análisis comienza desde 1921. En los 11 años que median entre 1921 y 1931, el gasto de estas dos últimas partidas sumó 2.757.237.<sup>39</sup> En el primer caso supuso la contratación de 27 temporeros, que representaron el gasto anual de 53.667 pesetas. Esta cantidad se mantuvo hasta el presupuesto de 1923. Las 53.667 pesetas procedían de sumar dos conceptos: los salarios (42.000 pesetas) y los anticipos (11.667 pesetas). Al especificar la contratación de 27 jornaleros, nos permite promediar un sueldo anual de 1.987,66 pesetas; aunque no se indica para qué labores fueron contratados. Desde 1924, este gasto fue fijado en 104.667, desglosando el salario en 72.000 pesetas y los Anticipos en 32.667 pesetas; si bien

---

<sup>39</sup> Los jornaleros fueron 1.044.337 pesetas, y el Removido 1.712.900 pesetas.

desconocemos el crecimiento en las contrataciones, o si el mayor gasto responde al aumento en los jornales. En cuanto al Removido, el gasto de 92.000 pesetas en 1921, fue fijado por las empresas en 162.090 en el año 1922. Este precio estipulado se mantuvo invariable hasta 1931; aunque en un resumen del gasto realizado hasta 1931, e indica que hubo rectificaciones, pero hemos comprobado que tal cantidad no sufrió variación, de acuerdo a los "Detalles...", que anualmente se recogían al final del apartado, dedicado a la implantación de la jornada de ocho horas.

Los diversos Departamentos aumentaron su personal en 426 nuevos empleados, destacando 275 nuevos agentes en Estaciones (64,55%), seguido por Trenes con 134 (31,45%); repartiéndose el 4% restante entre las Oficinas centrales y Demarcaciones regionales y el Pequeño Material. En cuanto al crecimiento por años, llama la atención el de 1926, con 165 contratos; es decir, el 38,73% de todas las contrataciones del Servicio; debido sobre todo a la aplicación de la R.O. de 3 de septiembre de 1924, sobre la clasificación de las estaciones. Sin embargo, el mayor esfuerzo realizado corresponde al primer sexenio, con una contratación de 219 nuevos agentes, frente a los 207 del segundo sexenio; aunque la diferencia sería mayor, si realmente observáramos el momento de contratación, pues los 37 empleados de Trenes de 1926 fueron contratados durante el primer semestre del año anterior, si bien quedaron regularizados en el presupuesto de 1926.

En el presupuesto de 1924, apareció un estudio, donde quedó recogió las necesidades futuras del Servicio, que no se cumpliría a la altura de 1931. En 1924, el Servicio ya había crecido en 162 empleos;<sup>40</sup> pero era necesario que el Servicio todavía creciese más, en concreto 380 empleados; sin embargo, de estos 380 empleados, sólo estaban cubiertos 264, con el presupuesto de 1931, por lo que quedaban por cubrir 116 plazas. La distribución por departamentos sería el siguiente: estaciones tendría por cubrir 74 plazas, Trenes 32; mientras que la parte administrativa tendría un déficit de 10 agentes. El gasto previsto fue de 1.385.719 pesetas;<sup>41</sup> pero hay que hacer constar que tanto para trenes, como para Estaciones, había partidas para el pago de horas extraordinarias (5.000 y 51.521 pesetas respectivamente); además de incluir en el Departamento de Trenes los Gastos de dormitorio, 9.041 pesetas, y Gastos de viaje, 40.555 pesetas. Dichas necesidades de horas extraordinarias, pese al importante aumento de plantilla previsto, está indicando que la Compañía no pretendía cubrir con personal suficiente esas necesidades. Sin embargo, llama la atención que el personal de Oficinas se quisiera cubrir en su totalidad, cuando al final se recurrió a las horas extraordinarias. En cambio, las necesidades de Trenes y Estaciones fueron cubiertas con la contratación de Mozos de estación que cubrirían posibles necesidades de Trenes, como veremos a continuación.

El Departamento de P.M. estuvo formado por los Almacenes y Talleres del Movimiento. Al no tener una relación directa con circulación, la aplicación de la jornada fue de las primeras que e implantaron. De esta manera, el 1º de enero de 1920, comenzó a prescribir la nueva jornada. La empresa comprendió estos talleres en el grupo 3º del que ya hemos comentado con anterioridad, al analizar el informe que MZA elaboró como posible coste de la implantación de

---

<sup>40</sup> 9 en Servicios Centrales, 32 en Trenes, 116 correspondían a Estaciones; mientras que P.M. tuvieron cinco incorporaciones.

<sup>41</sup> 54.912 pesetas para oficinas, 531.509, para Trenes y 798.755, para Estaciones.

la jornada de ocho horas. Tal vez conviene recordar que este grupo era el que no aumentaría el número de agentes, recurriendo a la industria privada para recuperar parte del trabajo no realizado, ya que no se podía suprimir el trabajo del todo no realizado. Para los cálculos del coste que supondría la implantación de la nueva jornada, se utilizó un agente nuevo por cuatro ya existentes, es decir el 25%;<sup>42</sup> si bien se admitía que la plantilla no crecería. Sin embargo, en este caso no procedió esta solución, y se decidió contratar a cinco agentes entre 1920 y 1922; ahora bien si aceptamos que la plantilla era de 34 agentes (según los Libros de presupuestos), el aumento supuso el 14,70%; en cambio, si aceptamos el propuesto en el Estudio de 24 agentes, la proporción sería el 20,83%. Nosotros aceptamos la plantilla de los presupuestos, por lo que la proporción desciende bastante en comparación de la proporción que permitía el cálculo del coste de la jornada en este grupo; pero lo importante es que dicho Estudio fue un documento de trabajo que permitiera tomar decisiones posteriormente.

### **Conclusión:**

La implantación de la jornada laboral de ocho horas tuvo su aprobación definitiva con el Decreto de 01/07/1931, que fue convertido en Ley de la República el 09/09/1931. Sin embargo, los artículos referidos a los ferrocarriles varían muy poco de lo legislado hasta ese momento. Solo para los pasos a nivel se impone obligatoriamente dicha jornada. Pese a estos cambios mínimos, esta Ley fue rechazada por las Compañías.

El procedimiento de 1919 estaba diseñado de acuerdo al Régimen corporativo, muy caro al liberalismo hispano de aquellos años, pese a querer mostrar tímidos avances para irse separando de las rémoras socialcristiano, que tampoco pudo evitar. Solo las presiones de los Sindicatos ya constituidos cambiaron el devenir del CP ferroviario. Desde ese momento, el caballo de batalla por las partes era la medición de la jornada laboral.

Pero lo que queda claro es el desprecio de las Compañías hacia las organizaciones obreras y, por extensión el Gobierno, ya que se pretendía una negociación directa con los ferroviarios. Incluso ese desprecio hay que llevarlo a la legislación laboral que comenzaba a aparecer en la normativa española. El coste total de esta implantación sufrido por MZA ya está señalado, pero llama la atención que MZA implementara la nueva jornada de acuerdo a sus intereses, obviando la normativa.

Pero quedan muchas cuestiones no resueltas. Una sería encontrar la razón por la cual el Sindicato socialista no acudió al CP Su pretensión de reformar las en el IRS, es no aceptar la realidad jurídica. Los acuerdos convertidos en RR.OO. no serían tratados por el Instituto, lo cual se iba en contra de los trabajadores, como ellos mismos reconocieron.

Hubo una gran rapidez por implementar la jornada rápidamente, pero hubo oficios que tardaron en conseguirlo y no del todo lo consiguieron. Otros, por el contrario, ya la tenían a comienzos de 1920, con grandes peculiaridades.

Un caso muy particular fue el personal administrativo. Éste no tuvo reducción de jornada por efecto del R.D. Sin embargo, hubo un aumento de contrataciones que MZA achacó a la nueva jornada. Esta adscripción fue de manera indirecta, justificándolo por el crecimiento del trabajo

---

<sup>42</sup> La jornada marcada hasta 1919 era de 10 horas.

que las nuevas contrataciones provocaron. Reconociendo que habría más cargas de trabajo, esta adscripción serviría para aumentar el gasto de explotación y así la nueva jornada fue el “coco”, para justificar cualquier reclamación financiera ante el Gobierno.



## Bibliografía:

### Monografías:

- Avilés Farre, Juan (2000): “El impacto de la revolución rusa en las organizaciones obrera españolas (1917-1923)” en *Espacio Tiempo y Forma V. Hª Contemporánea* t. 13, págs. 17-31.
- Bonamusa Gaspà, Francesc (1995): “La vaga de La Candenca i la jornada de les vuit hores” en *Catàleg de l'exposició 75é Aniversari*. Barcelona, Ajuntament.
- Castillo, S. (1983). “El asociacionismo ferroviario y su génesis”, *Estudios de Historia Social*, nn. 26 y 27, Instituto de Estudios laborales y de la Seguridad Social.
- Cuellar Villar, Domingo et alii (2005.). *Historia de los poblados ferroviarios en España*. Madrid, FFE.
- Federación Internacional de los Trabajadores del transporte (1924). *Condiciones de trabajo de los ferroviarios en los diversos países*. Amsterdam, ITF.
- Fenelon, K. G. (1934). *Economía ferroviaria*. Madrid, Revista de Derecho Privado.
- Imedio Díaz, Alfonso (1929). *Jornada de ocho horas en los servicios ferroviarios y obreros de las horas extraordinarias*. Madrid, Talleres Polígrafos, s.a.
- Instituto de Reformas Sociales (1922). *Adaptación del Régimen de la jornada de ocho horas a los servicios ferroviarios*. Madrid, I.R.S..
- Juez Gonzalo, Emerenciana-Paz, *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*, Tesis doctoral (sp). Madrid, UCM, 1992.
- Lacomba, Juan Antonio (1970). *La crisis española de 1917*. Madrid, Ed. Ciencia Nueva.
- Martínez Vara, T. y Cobos Arteaga, F. (2007). “Lenguaje y Realidad: la intervención de la contabilidad de las ferroviarias por parte de Primero de Rivera” en *Revista de la Historia de la economía y de la empresa*, nº1, págs. 319-339.
- (2007). “Taller Central de Vía y Obras” en *TST*, nº12, págs. 94-120.
- Meana Martínez, Ignacio (2006). “El Instituto de Reformas Sociales y la Conflictividad Laboral en las Compañías Ferroviarias (1903-1923)”, En IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga.
- Ministerio de trabajo y previsión social (1934). *Los Convenios internacionales de trabajo y su ratificación por España*. Madrid MTPS.
- Muñoz Rubio, M., y Vidal Muñoz, J., “Los ferrocarriles en la historiografía española” en *Transporte, Servicio y Telecomunicaciones. TST*, número 1.

- Plaza Plaza, A. (2012). *El sindicalismo ferroviario en España, de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*. Madrid, FFE.
- (2019). "El sindicalismo ferroviario de origen empresarial en España y la lucha de las compañías contra la acción reivindicativa (1913-1920)" en *TST* nº 39, págs. 81-107.
- Soto Carmona, Álvaro (1989). *El Trabajo industrial en la España Contemporánea (1874-1936)*. Barcelona, Anthropos.
- Turati, Filippo (1920). *L'Orario di Lavoro delle 8 ore*. Milano, Fratelli Treves, Editori.
- Unión Ferroviaria (Sección Catalana), *Lo que quieren los ferroviarios*, Barcelona, Imprenta J. Valls, (S.a.).
- Weitz, Eric D (2019). *La Alemania de Weimar. Presagio y tragedia* (Traducción Ana Barrio). Madrid, Turner Publicaciones, S.L.
- Zolla, Daniel (1924). *Huit Heures et Chemins de Fer*, Corbeil. Imp. Crété.

#### Publicaciones seriadas:

- Gaceta de los Caminos de Hierro.
- Gaceta de Madrid.
- Railway Gazette.

#### Fondos Archivísticos:

##### Archivo Histórico Ferroviario:

- AHF- Serie C, Archivo de Vía y Obras. Red Antigua.
- AHF- Serie S, Archivo de la Secretaría de la Dirección.
- AHF- Serie P, Archivo del Problema Ferroviario

