

Actitudes y respuestas de las empresas ferroviarias españolas frente a la cuestión social

Guillermo García González
Universitat Autònoma de Barcelona

Resumen

Los desequilibrios surgidos en el siglo XIX entre los procesos de producción y las condiciones de vida de los trabajadores no tuvieron en España ninguna respuesta normativa eficaz hasta el año 1900. En este contexto cobran especial relevancia las actuaciones preventivas, protectoras y prestacionales que algunas empresas implantan voluntariamente a favor de sus empleados durante el siglo XIX, con el fin de paliar la inacción del legislador ante la denominada cuestión social.

El artículo analiza algunas de las medidas concretas establecidas por las empresas ferroviarias españolas a favor de sus empleados, y el modo en el que las mismas se articulan con el fin de mitigar las consecuencias generadas para los trabajadores en el nuevo modelo de relaciones productivas originado a raíz de la revolución industrial. En concreto, la investigación se centra en las actuaciones que realizaban las compañías de ferrocarril con relación a la salud laboral, los accidentes de trabajo y las pensiones de retiro. El estudio demuestra cómo las empresas ferroviarias se adelantaron medio siglo a la acción normativa del Estado, estableciendo políticas de salud laboral novedosas e implementando sistemas de protección pioneros.

Palabras clave: Ferrocarriles; Accidentes Laborales; Relaciones Laborales; Prestaciones Sociales; Historia Empresarial.

Códigos JEL: J5; N3; N7.

Abstract

The imbalances arisen in the 19th century between the productive processes and the workers' life condition did not have any effective normative response in Spain until 1900. In this context, the preventive, protective and benefit actions which some companies voluntarily introduced in favour of their employees during the 19th century become relevant in order to compensate for the legislator's lack of action in relation to the so-called social question.

The paper analyses some of the specific measures provided by the Spanish railroad companies for their employees, and the way in which they were posed so as to mitigate the consequences generated for the workers in the new model of productive relations arisen as a result of the Industrial Revolution. Specifically, the research focuses on the actions carried out by the railway companies in relation to occupational health, accidents at work and retirement pensions. The study shows how the railroad companies were half a century ahead of the state's regulatory interventions in setting innovative occupational health policies and implementing pioneering protection systems.

Keywords: Railways; Accidents at work; Labour relations; Social services and benefits; Business History.

JEL Codes: J5; N3; N7.



Actitudes y respuestas de las empresas ferroviarias españolas frente a la cuestión social

Fecha de recepción del original: 16-01-2010; versión definitiva: 15-02-2010

Guillermo García González
Universitat Autònoma de Barcelona

1. Introducción

El extraordinario y desordenado desarrollo industrial generado durante el siglo XIX dio lugar a un fuerte desajuste entre las condiciones de vida de los trabajadores y la nueva realidad tecnológica y productiva. Los trabajadores fueron víctimas, en los primeros años de la revolución industrial, de la “explotación inicua de los empresarios, que abusaban de su posición en el mercado de trabajo, y de la conducta inhibicionista del Estado”¹. Esta realidad actúa como motor del cambio de mentalidad que se opera en el legislador europeo de la segunda mitad del siglo XIX, surgiendo el denominado reformismo social². La clase política de la época toma conciencia de la necesidad de que el Estado abandone su postura abstencionista e intervenga activamente, con el fin de resolver el conjunto de problemas socio-económicos, o cuestión social, surgidos a raíz de la revolución industrial.

En el caso de España, la situación político-económica en la segunda mitad del siglo XIX dificultaba cualquier idea reformista. Agotada la euforia reformista de la I República, el golpe de Estado del general Pavía en 1874 y la Restauración borbónica supusieron la articulación de un sistema bipartidista de alternancia en el poder entre conservadores y liberales, imponiéndose una política de reformismo lento, sin entrar a fondo en la resolución de los problemas sociales.

En estas circunstancias, y con el fin de paliar la inacción del legislador, algunas empresas establecieron medidas de prevención y protección a favor de sus empleados y trabajadores que trataban de equilibrar los desajustes surgidos por los

¹ Basora (1964), p. 5.

² Montoya (2003), pp. 81 y 82.

[200]

procesos de industrialización. El presente artículo analiza algunas de estas organizaciones, en concreto del incipiente sector del ferrocarril, y el modo en el que las mismas implementaron en la segunda mitad del siglo XIX este tipo de acciones voluntarias, no exigibles jurídicamente, pero que sí resultaban necesarias con el fin de dar respuesta a situaciones presentes en las relaciones productivas, situaciones que el ordenamiento jurídico aún no regulaba.

El análisis se delimita en un doble sentido. Desde el punto de vista temporal se acota la actuación de las empresas en la segunda mitad del siglo XIX, esto es, el periodo comprendido entre el surgimiento del ferrocarril en España y la promulgación de la Ley de Accidentes del Trabajo de 1900 (LAT). Por otra parte, y en cuanto al objeto de estudio, se centra en las actuaciones que voluntariamente realizaban las compañías de ferrocarril a favor de sus empleados en lo que se refiere a la salud laboral, los accidentes de trabajo y las pensiones de retiro³.

2. España en la segunda mitad del siglo XIX: la cuestión social

La revolución industrial trajo consigo una modificación en los procesos de producción que afectó a la sociedad en su conjunto, configurando un nuevo panorama en la Europa del siglo XIX, tanto en el ámbito político como en el económico y social. El incremento de la producción y la ampliación de los mercados y las rutas de comercio supusieron una creciente demanda de mano de obra, que era satisfecha por el éxodo del campo a la ciudad y por el extraordinario crecimiento demográfico⁴.

Durante el siglo XIX se produjo en Europa la primera crisis importante de sobreproducción y el auge de la concentración industrial en su doble vertiente de concentración del capital y del trabajo. Este proceso supuso, como lógica consecuencia, la progresiva sustitución de algunos talleres e industrias pequeñas por grandes empresas manufactureras “que reúnen a centenares y a veces a millares de obreros en torno de las gigantescas máquinas. A medida que esta situación se generalizaba, la situación de los trabajadores se hacía cada vez más dolorosa y precaria”⁵.

Este excesivo desarrollo de la industria, el surgimiento de las grandes empresas manufactureras y su desordenado crecimiento durante el siglo XIX dio lugar

³ Junto a estos beneficios sociales, las compañías ferroviarias otorgaban numerosas concesiones voluntarias a sus empleados de otra índole, que por obvias limitaciones de espacio no pueden ser desarrolladas en este trabajo. Entre ellas, el disfrute de vivienda gratuita, las ventajas para viajar, los economatos, la concesión de anticipos sin intereses o las escuelas para enseñanza gratuita de hijos de agentes. Todas ellas están desarrolladas profusamente en el encomiable trabajo de Juez Gonzalo (1992), pp. 251-296.

⁴ España contaba en 1860 con 15,6 millones de habitantes y en 1900 alcanzó los 18,6 millones. A pesar del proceso de crecimiento económico iniciado en España con la Restauración, que se prolongó hasta el final de la Primera Guerra Mundial, la población española se incrementó por encima de los recursos existentes. En este sentido, Tusell (1997), p. 100.

⁵ Salmerón y Alonso (1914), p. 26.

al pauperismo, es decir, a “la penuria general, permanente y progresiva de las poblaciones obreras”⁶. El pauperismo se manifestaba en un doble sentido. Por una parte, el desarrollo del maquinismo hizo que muchos obreros quedaran sin ocupación efectiva, siendo sustituidos por máquinas y generándose situaciones de indigencia en las zonas industriales. Por otra, y respecto a los trabajadores ocupados, las duras jornadas a las que se veían sometidos, los salarios irrisorios, las pésimas condiciones de seguridad e higiene y el incremento de los accidentes laborales producidos por la nueva maquinaria industrial y el agotamiento hicieron que las condiciones generales de vida y laborales de la población urbana y fabril cayeran en el siglo XIX “por debajo de los niveles mínimos aceptables para un ser humano”⁷. Así, y como describe gráficamente un comentarista de la época, los trabajadores se “dedican al servicio de las máquinas, consumiendo sus fuerzas, apagando las luces de su ingenio, embruteciéndose y contrayendo enfermedades y vicios que abrevian los amargos días de su existencia [...] Encerrados en lóbregas y extensas habitaciones, hacinados como rebaños de bestias en los grandes talleres, privados de respirar un ambiente fresco y puro, y condenados a trabajar, apenas sin descanso, noche y día”⁸.

La toma de conciencia de la existencia de un problema o cuestión social alcanza en la segunda mitad del siglo XIX “una hondura y extensión hasta entonces inéditas”⁹. Las clases dominantes del ámbito europeo, conscientes de la problemática que la nueva realidad socio-económica suscitaba, iniciaron un cambio de mentalidad, el denominado reformismo social, que les llevaría a preocuparse por la cuestión social¹⁰.

Con todo, y salvando algunas excepciones¹¹, la nueva realidad social y económica no recibió en España ninguna respuesta por parte del legislador. La situación político-económica de la segunda mitad del siglo XIX no era la óptima para acometer unas reformas sociales que se hacían necesarias en una “Nación, harto castigada por su atraso pedagógico”, lo que dificultaba cualquier atisbo de idea reformista¹². La cuestión social no fue en un primer momento un problema político prioritario en España, pues las clases dominantes se encontraban más preocupadas por guerras coloniales o luchas dinásticas que por la situación que atravesaba el mundo obrero. Por otra parte, el intervencionismo legislativo en el conjunto global de las relaciones laborales no tenía encaje en la concepción ideológica liberal

⁶ Pérez (1859), p. 118.

⁷ Borrajo (1969), p. 102.

⁸ Pérez (1859), pp. 134-136.

⁹ Montoya (2003), p. 81.

¹⁰ Como se ha señalado, en los últimos años del siglo XIX parece producirse un acuerdo a nivel internacional, tanto en medios intelectuales como políticos, de que el Estado intervenga activamente en la solución de la cuestión social en la nueva sociedad industrial. Montero (1988), p. 10.

¹¹ Sobre la primera legislación protectora en España precursora de la Ley de Accidentes del Trabajo de 1900, García González (2008), pp. 46-74. En el mismo sentido, Espuny (2005).

¹² Valentí (1900), p. 6.

[202]

imperante en la España del siglo XIX, cuyo principio orientador era la regulación autónoma de la prestación laboral, aún considerada como prestación de servicios. Este decidido abstencionismo se irá atenuando conforme avance el siglo XIX, y al final del siglo, en los años noventa, las posturas frente al intervencionismo se pueden agrupar en aquéllos que eran abiertamente contrarios a cualquier tipo de intervención estatal (liberales clásicos como Joaquín María Sanromá, Laureano Figuerola o Melchor Salvá), los intervencionistas moderados de formación krauista (Moret o Azcárate) y los intervencionistas decididos, encarnados en los conservadores canovistas¹³. En todas estas posturas se aprecia un progresivo proceso de convergencia, en el sentido de ir aceptando un prudente intervencionismo en la línea de la tesis armnicista o integradora de la cuestión social, que parte de la idea de una reforma gradual y pacífica de la sociedad. Sin embargo, este intervencionismo no se verá plasmado normativamente hasta el año 1900, con la promulgación de la LAT y de la Ley de 13 de marzo de 1900, de condiciones de trabajo de mujeres y niños.

Entre todos los problemas sociales de la segunda mitad del siglo XIX tenía especial relevancia la ausencia de mecanismos indemnizatorios para aquellos operarios accidentados que quedaban inutilizados para su trabajo. El marco de relaciones laborales del siglo XIX venía presidido por el estricto respeto a los principios liberales y el abstencionismo estatal absoluto, siendo regulado por el Derecho Civil. Sin embargo, las normas civiles se mostraban insuficientes para dar solución a las realidades surgidas a raíz de las nuevas condiciones de producción, del maquinismo e industrialismo. El Código Civil no resultaba un instrumento adecuado para resolver las cuestiones originadas por las nuevas relaciones de producción¹⁴. Durante los primeros años del siglo XIX se había buscado en el Código Civil el instrumento para proteger a los trabajadores, extendiendo la doble garantía de que gozaban los bienes materiales a los bienes personales. Así, la prevención antes de ser lesionados se traducían en el mundo laboral en las medidas preventivas –vigilancia, higiene y seguridad en el trabajo–, mientras que las medidas reparatorias, en el caso de dañar algún bien, se traducían en el campo personal en la obligación de indemnizar. Sin embargo, estas construcciones jurídicas no resultaron eficientes, surgiendo nuevas direcciones sociales y jurídicas de reacción contra el individualismo revolucionario. De este modo, durante la segunda mitad del siglo XIX se produjo una revisión ética de los principios liberales clásicos, económicos y jurídicos. Esta revisión tuvo sus máximos exponentes en la escuela histórica alemana y en la revisión de los códigos civiles liberales individualistas a cargo de civilistas italianos y alemanes¹⁵. En último término, la incipiente legislación social, pretendiendo equilibrar las relaciones entre naturalezas desiguales, tenía sólo a un

¹³ Alzaga (2002), p. 40.

¹⁴ Oyuelos (1902), p. 79.

¹⁵ La recepción en España de esta nueva configuración de los principios liberales clásicos queda recogida en el *Boletín de la Institución Libre de Enseñanza* y en la *Revista General de Legislación y Jurisprudencia* en los años noventa. Montero (1988), p. 18.

grupo de individuos como destinatarios, lo que la configuraba en comparación con la legislación civil como “una legislación excepcional, una anomalía”¹⁶.

Ante la ausencia de un marco normativo específico que resultara eficaz, la injusticia social que representaba dejar desvalido al hombre inutilizado en el trabajo había tratado de paliarse con la caridad del patrono o la beneficencia¹⁷. No obstante, las instituciones de beneficencia, públicas y privadas, se mostraban insuficientes para dar respuesta a la nueva dimensión de la pobreza. La caridad legal o las donaciones gratuitas no eran suficientes para satisfacer las nuevas necesidades¹⁸ y la actuación de la beneficencia resultaba insuficiente para cubrir las carencias de la creciente población industrial y urbana.

En estas circunstancias, ante la inacción del legislador y la insuficiencia de la beneficencia, la única esperanza que le quedaba al obrero inutilizado era confiar en las concesiones que graciosamente otorgaban algunas empresas a sus operarios accidentados o sus familiares. Por todo ello, las actitudes de las empresas y patronos y su sensibilidad hacia a los trabajadores enfermos e inutilizados resultaba un elemento vital para garantizar, de algún modo, el bienestar y la seguridad de los operarios en el desempeño de su profesión.

3. Las primeras empresas ferroviarias en España

La primera línea ferroviaria española fue la de Barcelona a Mataró, inaugurada el 28 de octubre de 1848¹⁹. Aunque esta fecha supone un retraso relativo frente a otros países de nuestro entorno, los caminos de hierro fueron creciendo rápidamente, surgiendo numerosas empresas que canalizaban los esfuerzos económicos y personales necesarios para el desarrollo del ferrocarril en nuestro país. Por su entidad, merecen especial análisis dos de ellas: la *Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante* (MZA) y la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (Norte). Estas compañías constituyen el antecedente próximo de lo que actualmente se conoce como empresa corporativa, por su tamaño, su complejidad de organización y sus elevados costes fijos²⁰. Ambas organizaciones tuvieron gran capacidad para generar empleo, y su dinámica actividad se convirtió en uno de los motores de la economía del siglo XIX en España²¹.

¹⁶ Bilbao (1997), p. 55.

¹⁷ Los tratados sobre beneficencia de la época entendían que la caridad pública era supletoria de la privada, teniendo la sociedad como uno de sus deberes principales el de proteger y amparar al desvalido. Desde la óptica de la beneficencia se entendía que el progreso de la civilización traía consigo el incremento de la miseria, debiendo paliarla la sociedad con el apoyo del Estado. Arias (1862), p. 149.

¹⁸ González (1903), p. 35.

¹⁹ Wais Sanmartín (1943), pp. 81- 98.

²⁰ Vidal Olivares (1997), p. 3.

²¹ Véase un análisis detallado de las repercusiones del ferrocarril en la economía española durante ese periodo en Gómez Mendoza (1985).

[204]

MZA se constituyó en Madrid el 31 de diciembre de 1856, con la concurrencia de la *Sociedad Española Mercantil e Industrial*, cuyos propietarios principales eran los hermanos Rothschild; Weisweiller y Bäuer, representantes de los Rothschild en España; y Osborne y Sampelayo, por sí y en nombre de Morny, Chatelus, Delahante y Le Hon²². Su primera línea fue la de Madrid a Albacete. En 1858 MZA contaba con 792 trabajadores, alcanzando en 1899 un total de 14.903 agentes en servicio²³. MZA diferenciaba a su personal fijo o de plantilla, del que era temporal. Sólo los trabajadores de plantilla (un tercio del total) tenían derechos dentro de la compañía, existiendo una gran diferencia de condiciones laborales entre ambas categorías de trabajadores.

Norte se constituyó el 29 de diciembre de 1858. Sus principales accionistas eran el *Crédito Mobiliario Español*, la *Sociedad General Belga* y el *Crédito Mobiliario Francés*. Su primera línea fue la de Madrid a Irún. Norte tenía 3.409 agentes en 1865, llegando en 1899 a un total de 19.185 trabajadores en servicio²⁴. Su personal se clasificaba en aquéllos que formaban parte de la plantilla y los denominados trabajadores a jornal, otorgando diferentes ventajas y prestaciones a los trabajadores según formaran parte de una u otra categoría. En la época de referencia, los agentes de plantilla constituían aproximadamente un tercio del total de los trabajadores ocupados, desempeñaban los mejores puestos, estaban mejor pagados y obtenían mayores ventajas por parte de la empresa.

Junto a MZA y Norte surgieron en España numerosas compañías que en su mayor parte se integraron, ya en el siglo XX, en algunas de las primeras. Así, la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces*, creada en 1877, la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal*, constituida en 1880, y la *Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia* (TBF), en 1875. Esta última se unió a MZA definitivamente a partir de 1898, si bien, y debido a su tamaño, durante mucho tiempo los trabajadores de TBF –integrada en lo que se llamó Red Catalana de MZA– tuvieron un trato diferenciado respecto a aquellos operarios que prestaban sus servicios en la denominada Red Antigua de MZA²⁵.

4. La respuesta de las empresas ferroviarias a la cuestión social

La alarma social que produjeron los accidentes de ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX, ocasionando gran número de víctimas, y el incipiente movimiento obrero consiguieron mejoras considerables en las condiciones sociales en el ámbito ferroviario²⁶. Este avance se produjo principalmente por la actuación voluntaria de

²² El primer antecedente de MZA es uno de los ferrocarriles más antiguos, el de Madrid a Aranjuez, construido por José de Salamanca, y adquirido en 1852 por el Estado. Artola (dir.) (1978), pp. 17-21.

²³ Dato obtenido del *Anuario de Ferrocarriles Españoles* de Enrique de la Torre, recogido por Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001a), p. 648.

²⁴ Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001a), p. 643.

²⁵ Juez Gonzalo (1992), p. 50.

²⁶ De los Cobos y Martínez Vara (2006).

las empresas del sector, que, ante el silencio del ordenamiento jurídico positivo, implementaron medidas concretas en su ámbito organizativo interno con el fin de paliar las consecuencias del desajuste producido entre el desarrollo productivo y las condiciones de vida de los trabajadores²⁷. Junto a estas circunstancias, la necesidad de mano de obra formada y el deseo de las compañías de retener a los trabajadores más cualificados hicieron que aquéllas establecieran mejoras sociales en beneficio de éstos, con el fin de ganar su colaboración y lealtad²⁸. En último término, esta actuación es fruto de la convergencia de intereses entre la pura filantropía y el negocio que puede generar a la postre el beneficio social y económico. En este sentido, los beneficios sociales que otorgaban las compañías a sus operarios constituían una ventaja competitiva diferencial en el mercado de trabajo para esas mismas empresas²⁹.

Frente a los problemas sociales que acuciaban a los trabajadores del emergente sector ferroviario, la única respuesta que tuvo el legislador fue la promulgación de la Ley sobre Policía de Ferrocarriles el 23 de noviembre de 1877 y el reglamento para su ejecución. Ninguna de estas normas otorgaba algún tipo de resarcimiento a los obreros que quedaban inutilizados para su puesto de trabajo. Esta ausencia de normativa hacía que las acciones voluntarias de las empresas en este ámbito se presentaran como esenciales para la mejora de la condición obrera y la resolución de los problemas sociales que surgían de un siniestro laboral. En los siguientes puntos se desarrolla la actuación que las empresas ferroviarias españolas tuvieron antes de 1900, fecha de promulgación de la LAT, en relación con las condiciones laborales de sus operarios y en especial en lo que se refiere a la salud laboral y a los accidentes laborales.

4.1. Salud laboral y servicios médicos de empresa

Durante la segunda mitad del siglo XIX, la situación higiénico-sanitaria de los obreros fue denunciada por médicos higienistas en numerosos tratados y conferencias. La suciedad y el hacinamiento de las industrias, así como la exposición de los obreros a jornadas interminables en contacto con productos tóxicos, generaban “atmósferas de muerte”³⁰.

En relación con la salud laboral en el ámbito ferroviario, resulta ilustrativo el análisis de las respuestas obtenidas a la pregunta 29 del cuestionario de la Comisión de Reformas Sociales³¹, que se formula del siguiente modo:

²⁷ Con todo, no cabe menospreciar el papel que jugaron las asociaciones de trabajadores ferroviarios en las mejoras que las empresas del sector les concedían. La primera sociedad de ferroviarios de la que existe constancia data de 1865, surgiendo hasta finales de siglo numerosas sociedades y asociaciones que sirven de vehículo de las solicitudes e inquietudes de los obreros de este sector en relación con sus condiciones laborales. Desarrolla este punto Juez Gonzalo (1992), pp. 356-398.

²⁸ Portillo y Mar (2008), p. 113. En el mismo sentido, Martínez Vara (2006), p. 105.

²⁹ Porter y Kramer (2003).

³⁰ Valentí (1900), p. 11.

³¹ La Comisión de Reformas Sociales (CRS) fue creada por Decreto de 5 de diciembre de 1883, suscrito por Segismundo Moret y Prendergast. La CRS nació con una doble finalidad. Su función

[206]

“Transportes terrestres.- enfermedades que suelen padecer los maquinistas y fogoneros en los ferrocarriles; número de los que resultan muertos o heridos por accidentes en un quinquenio; proporción entre el número total de aquellos empleados en una línea y los que no puedan resistir el trabajo por falta de salud”.

Pese a que no se recopilaban muchas respuestas en torno a esta cuestión, resulta interesante señalar la remitida por parte de la *Sociedad de Ferrocarriles de Almansa a Valencia y a Tarragona* el 15 de octubre de 1884. La respuesta relataba que las enfermedades más frecuentes entre los maquinistas y fogoneros eran las causadas por los cambios de temperatura y del frío: dolores reumáticos, afecciones de la garganta y el pecho, etc. Las lesiones externas graves eran escasas (en un quinquenio sólo hubo un muerto, dos amputados y un inútil para el trabajo), siendo más frecuentes las heridas leves o contusiones³².

En información correspondiente a la Comisión Provincial de Oviedo, elaborada en el Ateneo-Casino Obrero de Gijón por Fernando García, éste señalaba como enfermedades más importantes las de los órganos respiratorios, la vista, el oído y los reumatismos. Pese a la insuficiencia de datos para fijar un índice de siniestralidad, se calcula que dado lo penoso del trabajo que desarrollaban, ningún operario podía alargarlo más de 20 o 25 años³³. En el mismo sentido, Isidro Benito –en información escrita de la Comisión Provincial de Ávila– enumeraba como enfermedades más importantes las derivadas de los cambios bruscos de temperaturas, la sordera, la pulmonía, la pleuresía, el reumatismo y las neuralgias³⁴.

Las empresas ferroviarias españolas, conscientes de estas circunstancias, establecieron voluntariamente servicios médicos de empresa que se ocupaban del control y la asistencia a sus operarios. Esta actitud empresarial activa contra las enfermedades profesionales fue vital para el desarrollo de la medicina ferroviaria del siglo XIX, pionera de la medicina laboral en nuestro país.

principal era la denominada “científica”, consistente en el “estudio de todas las cuestiones que directamente interesan a la mejora o bienestar de las clases obreras, tanto agrícolas como industriales, y que afectan a las relaciones entre capital y trabajo” (artículo 1 del Decreto de 5 de diciembre de 1883). Con esta finalidad, la CRS acordó organizar Comisiones provinciales y locales con objeto de abrir una amplia información oral y escrita sobre el estado y las necesidades de los trabajadores, siguiendo las instrucciones de 30 de abril de 1884 y un extenso cuestionario que se recoge en la Orden Circular de 28 de mayo de 1884. El referido cuestionario, encargado a Gumersindo de Azcárate, consta de 32 apartados y 223 preguntas. Es un cuestionario riguroso, muy elaborado, que pretende conocer la realidad social de la España de la época, logrando la participación de todos los agentes implicados en la cuestión social. De los testimonios que integran la información oral y escrita sobre el estado y las necesidades de los trabajadores se conserva la publicación oficial efectuada por la propia CRS, entre los años 1889 y 1893, en cinco volúmenes. El valor de los datos recopilados estriba en que constituyen “uno de los documentos más vivos y reales de la historia social española”. González- Posada (1996), p. 68.

³² Reformas Sociales (1985), tomo III, p. 56.

³³ Reformas Sociales (1985), tomo V, p. 411.

³⁴ Reformas Sociales (1985), tomo IV, p. 203. En iguales términos se pronuncia la Comisión Provincial de Cáceres, ratificando como enfermedades más frecuentes de maquinistas y fogoneros las afecciones catarrales del aparato respiratorio y las fiebres intermitentes. Reformas Sociales (1985), tomo IV, p. 467.

4.1.1. *El servicio médico de TBF*

Sobre todas las organizaciones médicas de empresa en el ámbito de los ferrocarriles destaca el servicio médico con que contaba el ferrocarril TBF, formado por más de veinte médicos y un complejo entramado sanitario y administrativo en materia de salud laboral. La labor desarrollada por este servicio médico fue recogida por el jefe del servicio, el Dr. Arró y Triay, en 1892, en la que puede ser considerada como la primera memoria de un servicio médico de empresa en España³⁵. El informe del Dr. Arró contiene aspectos preventivos muy cercanos a los que en la actualidad se manejan en la medicina laboral, por lo que se puede considerar al servicio médico de TBF como pionero en materia de salud laboral en nuestro país³⁶.

El servicio médico de la compañía de ferrocarriles de TBF, además de atender los siniestros que se producían entre los trabajadores de la línea, valoraba las aptitudes de cada trabajador antes de ingresar en la compañía, realizando minuciosos exámenes de salud con el fin de verificar si los trabajadores eran aptos para el desempeño de las labores para las que se les contrataba. Debido a las duras condiciones del servicio prestado “el personal de las Compañías de los ferrocarriles además de su honradez y moralidad a toda prueba debe reunir condiciones de buena salud y robustez, a fin de resistir las fatigas del servicio”³⁷. Con esta finalidad se realizaba un reconocimiento médico muy detallado y previo a la incorporación al puesto de trabajo, valorando las aptitudes del operario, con el propósito de detectar eventuales patologías visuales y auditivas. Además de este reconocimiento previo, el servicio médico preveía la realización de controles periódicos de las condiciones de salud de los operarios, según la ocupación, la edad y demás circunstancias personales de cada trabajador³⁸.

También era misión del servicio médico de la compañía ferroviaria el establecimiento de botiquines móviles en todos los trenes y fijos en las estaciones, contando con un dispensario médico-quirúrgico en la estación central para atender los accidentes o enfermedades que contrajeran los operarios en el desempeño laboral. En dicho dispensario existía una enfermería a la que acudían los empleados para consultar sus indisposiciones médicas y realizarse diferentes curas quirúrgicas. El material sanitario de que disponía la compañía “no sólo está a la altura del de las demás, tanto nacionales como extranjeras, sino que podrían citarse algunas de importancia que no lo tienen tan completo”³⁹.

Junto a esta aportación, la memoria del Dr. Arró contiene una de las primeras estadísticas en materia de absentismo laboral, empleando la estadística “para co-

³⁵ Fueron el Dr. Arró y su compañero y amigo, el Dr. Carreras, oftalmólogo de profesión, dos de los médicos más preocupados por la salud de los ferroviarios, denunciando en numerosas ocasiones la ausencia de revisiones médicas y la irresponsabilidad civil del Estado frente a las dolencias profesionales que padecían los trabajadores del sector del ferrocarril. Zarzoso y Rives (1992), p. 173.

³⁶ Así lo señala Corbella (1985), en la introducción que realiza al trabajo de Arró (1892).

³⁷ Arró (1892), p. 21.

³⁸ Arró (1892), p. 25.

³⁹ Arró (1892), p. 158.

[208]

nocer las verdaderas necesidades de los empleados [...] y los medios de corregir sus enfermedades, removiendo las causas que las determinan”⁴⁰.

4.1.2. Otros servicios médicos de empresa

Ya en 1858, la compañía MZA contemplaba para su plantilla de 772 plazas previstas un cuerpo sanitario de cuatro médicos-cirujanos. Esta cifra se fue incrementando progresivamente hasta alcanzar en 1901 un total de 29 facultativos⁴¹. El reglamento del servicio sanitario de MZA data de 1 de septiembre de 1862, conteniendo diferentes preceptos relativos al número de médicos de la compañía y sus funciones, que básicamente consisten en cuidar de los empleados y obreros enfermos y determinar si un obrero o empleado podía continuar trabajando⁴². Todos los días, a las horas convenidas, los médicos debían presentarse en el local preparado en la estación correspondiente para atender a obreros y empleados enfermos. Existía además un suministro gratuito de medicinas y vendajes a aquellos empleados y obreros cuyo sueldo no fuera superior a los 5.000 reales. Las mujeres e hijos de empleados cuyas enfermedades resultasen de la residencia en la localidad o del servicio eran considerados empleados y tenían los mismos derechos que éstos. Estaban excluidos de asistencia médica aquellos obreros o empleados lesionados con heridas producidas fuera del servicio de ferrocarril o enfermos como consecuencia de mala conducta (enfermedad venérea, riñas o embriaguez)⁴³.

4.2. Accidentes de trabajo

Los inicios del siglo XX planteaban un escenario industrial al que no podía dar una respuesta eficaz nuestro ordenamiento jurídico: maquinismo, accidente de trabajo y asalariados se nos presentan unidos en el modelo de la sociedad industrial⁴⁴. De todos los infortunios padecidos por la clase obrera en los primeros tiempos de la revolución industrial, los accidentes de trabajo fueron los que de un modo más profundo conmovieron la sensibilidad de la época⁴⁵.

El incremento de los accidentes de trabajo era proporcional al progresivo desarrollo industrial, quedando los obreros accidentados o sus familias desamparados y sin ningún tipo de indemnización. El panorama se podía resumir como “miles de obreros sacrificados a la industria, la industria exenta de todo sacrificio a favor de

⁴⁰ Arró (1892), p. 6.

⁴¹ Juez Gonzalo (1992), p. 313.

⁴² Soto Carmona (1985), p. 415.

⁴³ Juez Gonzalo (1992), p. 307. En idénticos términos queda regulado en 1900 el servicio médico de Norte en la “Instrucción general número 3 sobre servicio sanitario de la compañía”. Soto Carmona (1985), p. 416.

⁴⁴ Borrajo (2000), p. 81.

⁴⁵ González y Alarcón (1991), p. 35.

ellos⁴⁶. En España, todos los esfuerzos por mitigar la injusticia social que suponía dejar desvalido a un operario inutilizado para el trabajo fueron, hasta la promulgación de la LAT, infructuosos⁴⁷. Ni la caridad del patrono, ni la beneficencia pública o privada, ni los instrumentos del Derecho Civil permitían proporcionar una resolución satisfactoria a las consecuencias derivadas de los accidentes laborales⁴⁸. En estas circunstancias, la suerte de los obreros accidentados y sus familiares dependía de la actuación voluntaria por parte de la empresa y de las mejoras que ésta quisiera otorgar a sus empleados⁴⁹.

Entre las escasas empresas que previeron algún tipo de ayuda o prestación a favor de los trabajadores accidentados, especial relevancia merecen las que se dedicaban al sector ferroviario, que resultaron pioneras en otorgar de modo voluntario prestaciones y asistencia a los trabajadores accidentados y sus familiares, demostrando así una especial sensibilidad frente a la realidad obrera. Y ello a pesar de que, como ya se ha señalado, no existía una normativa que les impusiera dicha responsabilidad. Esta voluntariedad en la atribución de mejoras se vería superada en el último cuarto del siglo XIX y el primero del XX por una normativa interna de las compañías en el otorgamiento de beneficios sociales, que supuso la normalización de las políticas de bienestar en las compañías y la superación de las prácticas de corte paternalista y corporativo⁵⁰.

En relación con los trabajadores accidentados, durante el siglo XIX y hasta la entrada en vigor de la LAT, los obreros del sector ferroviario no estaban protegidos legalmente si eran víctimas de un siniestro laboral. Sin embargo, existe constancia de que las compañías procuraban socorrer a las víctimas y a los huérfanos. En cada caso, los consejos de administración estudiaban si concedían o no medidas gratias a los trabajadores siniestrados o a sus familiares. A continuación se analiza

⁴⁶ García (1935), p. 8.

⁴⁷ A estos efectos resulta ilustrativo el análisis de las respuestas obtenidas a la pregunta 34 del cuestionario efectuado por la Comisión de Reformas Sociales. Frente a la posible responsabilidad del patrono derivada de los accidentes de trabajo, la mayor parte de las respuestas obtenidas coinciden en afirmar que en ningún caso se deriva responsabilidad al patrono por los accidentes de trabajo acaecidos en el ámbito de su organización productiva, teniendo el obrero “una consideración [...] inferior a la de una herramienta”. Montero (1988), p. 57.

⁴⁸ Gallart (1936), p. 278. Sobre la insuficiencia del sistema de responsabilidad configurado por nuestro Derecho Civil para dar respuestas a las nuevas situaciones derivadas de la industrialización: Borrajo (2000), pp. 81-89.

⁴⁹ En relación a este particular, la pregunta 35 del cuestionario de la CRS trata de averiguar qué suerte les esperaba a aquellos trabajadores que, como consecuencia de su trabajo, hubieran devenido inválidos, o a las familias de los obreros fallecidos como consecuencia de siniestros laborales, teniendo en cuenta la “irresponsabilidad” patronal por accidentes de trabajo. La mayor parte de las respuestas obtenidas a este respecto coinciden en señalar que los familiares de los trabajadores fallecidos por accidente de trabajo o los inválidos de trabajo no tienen más ayuda que la caridad privada, la beneficencia pública, la limosna o la mendicidad. Sólo alguna respuesta aislada señala cómo algunos empleadores decidían satisfacer a su operario accidentado alguna cantidad que indemnizara las consecuencias que se derivaban del siniestro. En estos casos el patrono actuaba en virtud de razones morales o de caridad, pero nunca en cumplimiento de una obligación jurídicamente exigible.

⁵⁰ Martínez Vara (2006), p. 104.

[210]

este régimen de prestaciones voluntario para el caso de los accidentes de trabajo en el sector ferroviario español.

4.2.1. La compañía MZA y los accidentes de trabajo

Existe constancia de que, ya en 1857, sesión de 28 de noviembre acta nº 88, el consejo de administración de MZA decidió que se abonase el sueldo a un guarda-gujas durante su incapacidad para el trabajo causada por las heridas que sufrió al subir a una máquina. Las “Instrucciones para los Guardavía y Obreros de la vía” de 1860 establecen para este personal el derecho de disfrutar de medio sueldo mientras dure el periodo de enfermedad⁵¹. Esta prestación sería de un jornal entero en los casos de situaciones excepcionales familiares.

En 1861, en el mes de julio, el consejo de administración acordó que a los obreros que se inutilizaran temporalmente por heridas o golpes durante el tiempo de trabajo se les abonara como norma general medio jornal. Esta prestación podía ser incrementada hasta alcanzar el pago total del jornal si el accidente de trabajo se había producido habiendo observado el operario todas las indicaciones y las precauciones establecidas. Para generar el derecho a la prestación se debía contar con la propuesta del jefe de servicio y, pasado el primer mes, con la aprobación del director. La Orden de Dirección de 5 de octubre de 1866 desarrolló esta prestación y determinó que el percibo del jornal entero también debía corresponder a aquellos obreros o empleados con situaciones familiares excepcionales. Pasados los tres meses de percibo de la prestación, el director de la compañía –a propuesta del jefe de servicio– decidía si procedía prolongar la ayuda o si, por el contrario, el operario era dado de baja en la empresa⁵². Esta misma elección procedía en caso de que se superaran los tres meses de prestación en un periodo de referencia de un año.

Este auxilio tenía una doble limitación. Por una parte no resultaba aplicable cuando el médico de la compañía dejaba constancia de que la incapacidad había sido generada por abuso de bebida, riña o actitud negligente del operario. Por otra, esta normativa protectora no era de aplicación universal, ya que los guardas y obreros de la vía, los obreros de los talleres de depósito y los mozos de estación y de almacén estaban excluidos.

En caso de que, como consecuencia de un accidente de trabajo o una enfermedad adquirida por el servicio, un empleado resultara fallecido, MZA concedía de modo discrecional socorros para la viuda, huérfanos o herederos del empleado accidentado. Ante la ausencia de mecanismos legales de protección, y debido al gran número de accidentes de trabajo que se producían en las explotaciones ferroviarias, MZA estableció la concesión de socorros como una medida provisional que mitigara la situación económica incierta en que quedaban los familiares de las víctimas.

⁵¹ Juez Gonzalo (1992), p. 308.

⁵² Juez Gonzalo (1992), p. 309.

Existe constancia de que, en 1857, se otorgó el primer socorro a los herederos de trabajadores fallecidos a consecuencia del servicio; en 1874, ya se habían concedido 34. Los socorros normalmente los concedía la compañía de modo voluntario. La petición era realizada al consejo de administración por el jefe intermedio o superior que a su vez había recibido la solicitud del inmediato mando del trabajador. El consejo valoraba en cada sesión ordinaria la viabilidad y cuantía de dichos socorros. Es bastante posible que su concesión sólo beneficiara a una parte de los afectados por los accidentes de trabajo, debiendo concurrir el requisito de ser trabajador de plantilla y tener una cierta antigüedad en la compañía⁵³. Su cuantía variaba en función de la categoría del agente, antigüedad y muchas otras circunstancias, por lo que existen socorros desde 500 reales a 20.000 pesetas. En todo caso, la media del montante de los socorros estaba por debajo de los 2.000 reales⁵⁴. En otros casos, el socorro que MZA daba a los familiares del fallecido iba más allá de una mera compensación económica y consistía en la contratación de familiares de las víctimas⁵⁵.

4.2.2. La compañía del Norte y los accidentes de trabajo

Norte tenía establecida desde su origen la asistencia médica gratuita para todos sus agentes y la asistencia farmacéutica de su personal. La Instrucción General nº 2, de 1 de abril de 1891, en sus artículos 58 a 66 determinaba el régimen de prestaciones para sus operarios enfermos o heridos. Como norma general los trabajadores enfermos gozarían de asistencia médica con cargo a la compañía, percibiendo la mitad de su jornal durante los primeros ocho días de su enfermedad. Una vez pasado este plazo inicial, para seguir cobrando la prestación se requería la aprobación del director de la compañía a propuesta del jefe de servicio. En caso de que la incapacidad para el desempeño de la profesión viniera motivada por un accidente de trabajo, el empleado cobraría el salario íntegro durante el tiempo de su curación hasta un plazo máximo de tres meses, transcurrido el cual, el consejo de administración –a propuesta del director– resolvería sobre el particular⁵⁶. La práctica llevada a cabo por la compañía permite afirmar que a la práctica totalidad de sus agentes de plantilla les fueron abonados los jornales íntegros de los tres primeros meses de su enfermedad⁵⁷.

Al igual que en el caso de MZA, las prestaciones en Norte sólo eran aplicables a los obreros de plantilla, y no procedían cuando el daño era causado como consecuencia de enfermedades o accidentes producidos por intemperancia u otros vicios, o en riñas.

⁵³ Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001b).

⁵⁴ Juez Gonzalo (1992), p. 322.

⁵⁵ Esta práctica se mantuvo durante buena parte del siglo XX, por lo que en la historia del ferrocarril en España ha sido muy frecuente que varios miembros de una misma familia estuvieran trabajando a las ordenes de la misma compañía. En este sentido, Folguera Crespo (dir.) (2003), pp. 298-310.

⁵⁶ Juez Gonzalo (1992), p. 315.

⁵⁷ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940), tomo I, p. 446.

[212]

En relación con los socorros por fallecimiento, ya en 1865 hay constancia del abono de este tipo de ayudas a los familiares de los fallecidos. La Instrucción General nº 2 de 1891, en su artículo 63, señalaba que en el supuesto de fallecidos por heridas de servicio la compañía resolvería sobre la importancia del socorro que hubiera de concederse. Junto a esta disposición y con carácter general, la Instrucción determinaba que en caso de defunción, cualquiera que fuera la causa, se concedía a la viuda e hijos menores de 18 años un socorro equivalente al sueldo de dos meses si el empleado de plantilla llevaba al menos dos años de servicio, y de un mes si el tiempo de servicio era inferior. En el caso de empleados a jornal pagados durante todo el año, el socorro sería de 30 días de salario con tal de que llevaran al menos un año de servicio. Además, y como norma general, la compañía solía conceder, en el caso de fallecimiento del agente sin derecho a pensión con diez años de servicio, si éstos eran buenos y la familia quedaba en mala situación, un socorro de medio mes por año de servicio⁵⁸.

4.3. Los sistemas de pensiones

En el periodo de referencia, la única empresa ferroviaria que contó con un sistema de pensiones de retiro, viudedad y orfandad para sus empleados fue Norte⁵⁹. Esta compañía se adelantó muchos años a otras empresas y al propio sistema de seguros sociales estatal. Por acuerdo del 25 de junio de 1873 y con efectos desde el 1 de enero del mismo año, Norte constituyó una caja de pensiones a favor de sus empleados y obreros. Este tipo de prestación sólo se devengaba a favor de los trabajadores de plantilla⁶⁰. Norte destinaba anualmente a esa caja, con cargo a los productos de la explotación, el 5% de los haberes del personal, atendiendo con ese importe a las exigencias de los retiros. Fue, por tanto, “un acto espontáneo de la Compañía, cuando nadie hablaba de sindicalismos ni de cuestiones obreras”⁶¹. La institución de retiros instaurada por Norte, además de espontánea era generosa, ya que tomó a su cargo todos los desembolsos que la concesión originaba, sin que los empleados tuvieran que entregar cantidad alguna por este concepto⁶².

La Instrucción General nº 2 establecía las condiciones que debían concurrir para que los empleados de plantilla generaran el derecho a pensión de retiro. Los que obtuvieran el nombramiento con posterioridad al 1 de enero de 1873 tenían derecho a retiro, siempre que hubiesen cumplido 50 años y llevaran 20 de servicio.

⁵⁸ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940), tomo I, p. 446.

⁵⁹ Existe constancia de que en 1874 MZA fundó una caja de previsión con el fin de socorrer a enfermos y a viudas de ferroviarios, requiriéndose un mínimo de cinco años de cotización antes de proporcionar beneficios a los empleados de plantilla, maquinistas y fogoneros. No obstante, no cabe hablar de caja de pensiones propiamente dicha hasta 1900. Juez Gonzalo (1992), p. 332.

⁶⁰ El derecho a pensión del personal a jornal no sería concedido hasta enero de 1913. Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001a), p. 645.

⁶¹ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940), tomo I, p. 385.

⁶² Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940), tomo I, p. 443.

El importe de la pensión era el correspondiente a 1/80 del sueldo diario disfrutado en los últimos cinco años, multiplicado por los años de servicio como empleado de plantilla⁶³. Si hubieran sido nombrados con anterioridad al 1 de enero de 1873, la Instrucción establecía un sistema transitorio en función de la edad que tenía el operario en la fecha de constitución de la Caja de Pensiones.

Para el cómputo de los servicios sólo se tenían en cuenta los periodos continuados de trabajo. Por tanto, en el caso de los readmitidos no se contaban los periodos anteriores al cese, salvo cuando éste hubiera sido por motivos de salud y hubiera un acuerdo de reserva de opción de reingreso. La compañía se reservaba el derecho de dar el retiro anticipado a aquellos empleados mayores de 40 años que llevasen al menos 15 de servicio. En este caso, la pensión era del mismo importe (1/80 del sueldo medio de los últimos cinco años por cada año de servicio). Existe constancia de que, en 1878, se pagaban ya 14 pensiones de retiro que importaban 41.914 reales⁶⁴. Los costes de beneficencia y previsión de Norte pasaron en 1874 del 0,0096% sobre el total del gasto a casi un 1% en 1900⁶⁵.

La mitad del importe de la pensión se podía transmitir a la viuda y a los huérfanos menores de 18 años, siempre que el matrimonio se hubiera celebrado al menos con 6 años de antelación al momento del nacimiento del derecho al retiro⁶⁶.

5. A modo de conclusión

Las compañías ferroviarias en España en el siglo XIX se adelantaron voluntariamente a la primera legislación protectora para los operarios en materia de salud laboral, accidentes de trabajo y sistemas de pensiones, concediendo múltiples ventajas a sus empleados en éstas y otras materias y tratando de alcanzar empleos de calidad. Con todo, las ventajas sociales que se otorgaban no eran iguales para todos los trabajadores, sino que variaban en función de la clasificación de personal como fijo de plantilla o temporal.

Los motivos que llevaron a las compañías a otorgar beneficios sociales voluntarios a sus empleados obedecían a motivos filantrópicos, pero también a intereses empresariales que buscaban fidelizar a sus empleados mejor formados y, en último término, mejorar su competitividad.

Respecto a las prestaciones por accidente de trabajo, y pese a su inicial carácter discrecional por parte de las compañías, éstas se fueron regulando progresivamente, resultando de especial relevancia la Instrucción General nº 2 de Norte. La prestación establecida por las compañías españolas se adelantó en un cuarto de siglo a la que posteriormente reconocería la Ley Dato de 1900.

Resulta de especial relevancia en materia de pensiones el sistema establecido por Norte para su personal de plantilla en 1873, reconociendo en determinadas

⁶³ Juez Gonzalo (1992), p. 329.

⁶⁴ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940), tomo I, p. 385.

⁶⁵ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940), tomo II, cuadro nº 40.

⁶⁶ Juez Gonzalo (1992), p. 330.

[214]

condiciones pensiones de retiro, viudedad y orfandad a favor de sus operarios, sin aportación alguna de ellos. Este hecho refleja las mejores condiciones sociolaborales que, con carácter general, tenían los trabajadores ferroviarios de Norte frente a los que trabajaban en MZA. Esto mismo se refleja en el índice de ocupación de ambas compañías, puesto que, con igual volumen de trabajo y extensión, Norte tenía muchos más empleados que MZA, lo que indica que regularizó un mayor porcentaje de empleo temporal y, por tanto, extendió los beneficios y derechos sociales a un mayor número de operarios, en consonancia con sus más avanzadas políticas sociales⁶⁷.

⁶⁷ Apoyan esta teoría Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001a), p. 656.

Bibliografía

- ALZAGA RUIZ, Iciar (2002): “Estudio preliminar”, en PIC, Paul, *Estudio crítico de la Ley de Accidentes de Trabajo francesa de 9 de abril de 1898*, Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid.
- ARIAS, José (1862): *Reseña histórica de la beneficencia española*. Imprenta del Colegio de sordo-mudos y de ciegos, Madrid.
- ARRÓ, Francisco (1892): *Estadística médica de la compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*. Imprenta de Henrich y C^a. en comandita, Barcelona.
- ARTOLA, Miguel (dir.) (1978): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Volumen II. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001a): “La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935”, *Revista de Historia Económica*, nº 3, pp. 637-678.
- BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001b): “El empleo ferroviario como una construcción masculina. El caso de la compañía MZA, 1857-1936”, *Actas del VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, <http://www.unizar.es/eueez/cahe/varaballesteros.pdf>.
- BASORA, Marcos (1964): *Derecho del Trabajo*. Ariel, Barcelona.
- BILBAO, Andrés (1997): *El accidente de trabajo: entre lo negativo y lo irreformable*. Siglo XXI de España Editores, Madrid.
- BORRAJO, Efrén (1969): *Introducción al Derecho Español del Trabajo*. 2ª edición. Tecnos, Madrid.
- BORRAJO, Efrén (2000): “Fundamentos de la protección por accidente de trabajo: balance y perspectiva (Notas introductorias al estudio de la Ley de 1900)”, en *Cien Años de la Seguridad Social*, Fraternidad, Muprespa y UNED, Madrid.
- COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1940): *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939). Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance. Tomo I: texto y gráficos. Tomo II: cuadros estadísticos*. Espasa-Calpe, Madrid.
- CORBELLA, Jacint (1985): “Una memoria de medicina de empresa del siglo XIX”, en Francisco Arró, *Estadística médica de la compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*. Reedición facsimil. Universitat de Barcelona, Barcelona.
- DE LOS COBOS, Francisco y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006): “Gran clase, tercera y trabajadores. Seguridad y clases en el ferrocarril español del siglo XIX”, *Actas del IV Congreso de Hª Ferroviaria*, <http://www.docutren.com/archivos/malaga/pdf/III07.pdf>.
- ESPUNY, María Jesús (2005): “Los accidentes de trabajo: perspectiva histórica”, *Iuslabor*, nº 3, <http://www.upf.edu/iuslabor/032005/art16.htm>.

[216]

- FOLGUERA CRESPO, Pilar (dir.) (2003): *El mundo del trabajo en RENFE. Historia oral de la infraestructura*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- GALLART, Alejandro (1936): *Derecho español del trabajo*. Editorial Labor, Madrid.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Guillermo (2008): *Orígenes y fundamentos de la prevención de riesgos laborales en España*. Editorial Bomarzo, Albacete.
- GARCÍA, Rafael (1935): *Jurisprudencia del Tribunal Supremo y de la Comisión Superior de Previsión sobre Accidentes de Trabajo: 1902-1934*. Sucesores de M. Minuesa de los Ríos, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1985): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- GONZÁLEZ, Santiago y ALARCÓN, Manuel Ramón (1991): *Compendio de Seguridad Social*. 4ª edición. Editorial Tecnos, Madrid.
- GONZÁLEZ-POSADA, Elías (1996): *El Derecho del Trabajo. Una reflexión sobre su evolución histórica*. Universidad de Valladolid, Valladolid.
- GONZÁLEZ, Hipólito (1903): *Ley de accidentes del trabajo. Estudio crítico a la española de 30 de enero de 1900*. Imprenta Calón, Salamanca.
- JUEZ GONZALO, Emerenciana Paz (1992): *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006): “Salarios y programas de bienestar industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)”, *Investigaciones de Historia Económica*, nº 4, pp. 101-138.
- MONTERO, Feliciano (1988): *Los seguros sociales en la España del siglo XX. Orígenes y antecedentes de la previsión social*. Tomo I. Centro de publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- MONTOYA, Alfredo (2003): “El reformismo social en los orígenes del Derecho del Trabajo”, *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, número extraordinario, pp. 81-108.
- OYUELOS, Ricardo (1902): *Accidentes del trabajo. Estudio de la Ley, Reglamento, disposiciones complementarias y Jurisprudencia*. Legislación Española, Madrid.
- PÉREZ, Manuel (1859): *Del Pauperismo*. Imprenta de El Guadalete, Jerez de la Frontera.
- PORTER, Michael y KRAMER, Mark (2003): “La filantropía empresarial como ventaja competitiva”, *Harvard Deusto Business Review*, nº 112, pp. 6-21.
- PORTILLO, Fabiola y MAR, Cecilio (2008), “Mercados Laborales Internos en la Compañía Ferroviaria MZA (1882-1889)”, *Revista de Historia Económica*, nº 1, pp. 109-136.
- REFORMAS SOCIALES (1985): *Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y de la Seguridad Social.

- SALMERÓN y ALONSO, Nicolás (1914): *El contrato colectivo del trabajo*. Establecimiento tipográfico de Fortanet, Madrid.
- SOTO CARMONA, Álvaro (1985): “La higiene, la seguridad y los accidentes del trabajo. España (1874-1936)”, *Civitas. Revista Española de Derecho del Trabajo*, nº 23, pp. 389-426.
- TUSELL, Javier y otros (1997): *Historia política y social moderna y contemporánea*. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid.
- VALENTÍ, Ignasi (1900): *La intoxicación en la industria moderna*. Henrich y C^a. en comandita, Barcelona.
- VIDAL OLIVARES, Javier (1997): *La formación de los directivos en la gran empresa: el caso de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, 1856-1936*. Fundación Empresa Pública, Madrid.
- WAIS SANMARTÍN, Francisco (1943?), *Origen de los Ferrocarriles Españoles (comienzo de su historia) 1829-1855*. Marsiega, Madrid.
- ZARZOSO, Alfonso y RIVES, Susana (1992): “Obra social de dos metges catalans (s. XIX): El Dr. Arró i Triay i el Dr. Carreras i Aragó”, *Gimbernat: revista catalana d’història de la medicina i de la ciència*, vol. 18, pp. 171-177.