



Tomás Martínez Vara

Profesor de Historia Económica en Escuela Universitaria de Estudios Empresariales (Universidad Complutense de Madrid). Licenciado por la Universidad de Salamanca y Doctor por la de Oviedo con un estudio sobre la crisis del Antiguo Régimen en Cantabria. Ha publicado diversos trabajos sobre el comercio colonial entre Santander y América en los siglos XVIII y XIX. También ha investigado sobre la evolución del coste de la vida en Santander y sobre la integración de los mercados de trigo durante la primera mitad del siglo XIX. Sobre ambos temas ha publicado varios artículos en diversas revistas (*Revista de Historia Económica*, *Revista de Historia Agraria*, *Studia Histórica*). Desde hace algunos años se dedica al análisis del mercado de trabajo en el sector ferroviario, particularmente de las grandes concesionarias españolas. Publica el primer trabajo sobre este tema en el año 2001; en él reconstruye por primera vez las series del empleo ferroviario -vías ancha y estrecha- entre 1893 y 1935. Dos años más tarde, y después de contrastar la información contenida en la obra de Marquina con otras fuentes del Archivo Ferroviario, publica, asimismo, un estudio sobre el empleo y gasto de personal en la Compañía Ferroviaria Norte entre 1913 y 1935. Tiene aceptado otro de naturaleza similar sobre MZA en *Journal of Transport History*.

Resumen

Este trabajo trata sobre la evolución de los costes laborales de MZA entre 1913 y 1935, coincidiendo con el denominado "Problema Ferroviario". Gran parte del artículo está dedicado a la presentación y crítica de las numerosas y diversas fuentes utilizadas, en su mayoría de carácter empresarial y casi siempre desconocidas por los historiadores. La información por ellas proporcionada es tan rica como variada: remuneraciones y prestaciones extrasalariales, condiciones de trabajo, estrategias empresariales y empleo. Se explicitan los supuestos y el método seguidos para la construcción de las series que aparecen en el extenso apéndice. Estos cálculos revisten gran interés no sólo para conocer la incidencia de la elevación de los costes laborales en la crisis de la empresa sino que sirven también de ayuda para ulteriores estudios de la historia del trabajo ferroviario en general.

Palabras clave: *Historia Económica; Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA); costes laborales.*

Abstract

This paper studies the evolution of labour costs in the Spanish railway company MZA between 1913 and 1935. This is the period of the so-called «railway problem». The bulk of the paper discusses the very many sources of data used, most of them of managerial origin, not previously used by historians. The information they contain is as rich as is varied: wages, salaries, non-wage benefits, working conditions, managerial strategies, and employment levels. The methodology and assumptions that underlie the construction of the time series given in the appendices are detailed. The calculations are of great importance, not only for the light they throw on the impact of labour cost increases on company distress, but also because they open the way to later studies on the history of railways.

Key words: *Economic history; Railways from Madrid to Zaragoza and Alicante (MZA); labour costs.*

Los costes laborales y la crisis de MZA, 1913-1935. Datos y algunas reflexiones*

Tomás Martínez Vara

(Universidad Complutense de Madrid)

“Esa locomotora íntima que pita en la madrugada es como un niño que llora desvelado en la alcoba de la sala de Máquinas”

(Gómez de la Serna)

1. Palabras previas

Aunque en el sector ferroviario se fraguaron las empresas españolas que movilizaron más recursos humanos, el análisis de los costes laborales ha sido insuficientemente tratado en la literatura sobre el ferrocarril. La mayoría de los estudios existentes se ocupa de la organización de las empresas o los problemas con el capital físico o financiero, pero soslaya las cuestiones laborales de las empresas y tiende a resaltar sólo la participación de los ferroviarios en los diversos conflictos, políticos y laborales, que tuvie-

* Este trabajo ha sido financiado por la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid –proyecto 06/0002/1999– y presentado en su primera versión en el Congreso de Historia Ferroviaria, celebrado en Aranjuez (2001). Agradezco al personal del Archivo ferroviario, y en particular a su director Miguel Muñoz, las grandes facilidades con las que siempre me encontré. Igualmente deseo extender mi agradecimiento a Jesús Sanz, Miguel Ángel Guigó y C. Mar Molinero por sus atinadas observaciones. Obviamente, de los errores que el lector encuentre yo soy el único responsable.

ron lugar en el transcurso del primer tercio del siglo XX¹. Este trabajo pretende reintegrar al empleo ferroviario en la historia empresarial a través del análisis de los costes laborales de explotación. La empresa elegida es una de las dos grandes del sector: MZA (Red Antigua y Red Catalana), segunda compañía privada de España y décima de Europa², y el período a analizar: 1913-1935, justo cuando la concesionaria se enfrenta, como las demás, a graves problemas de desinversión de capital de establecimiento, incrementos salariales hasta entonces desconocidos e implantación de la jornada máxima de ocho horas y, por último, aparición de un competidor capaz de aprovechar las deseconomías del transporte ferroviario³.

El trabajo comienza describiendo el contexto del problema. A continuación se comentan y valoran las fuentes utilizadas. Los puntos quinto y sexto constituyen el núcleo central del trabajo. En ellos se reproducen y analizan, por primera vez, las series de gastos de explotación⁴ y cargas financieras presupuestadas y reales de la empresa. Igualmente, se reconstruyen por primera vez las distintas rúbricas que integraban los ingresos –haber y otros “emolumentos”– monetarios⁵ del personal fijo, y, cuando las fuentes lo permiten, también del suplementario, temporero y de contrata, así como los desembolsos efectivos de la empresa para abonar dichos ingresos y las demás mejoras de carácter social.

Aunque ninguna de las operaciones estadísticas realizadas encierra complicación alguna, su cálculo ha sido muy laborioso por la enorme cantidad de información, variedad de datos y disparidad de fuentes utilizadas. La interpretación y comprensión no siempre resulta sencilla. Los resultados –creemos– han merecido el esfuerzo pues, además de poner a disposición de los interesados datos de gran interés para ulteriores estudios, permiten, si no dar una respuesta precisa a la interrogante del título, sí acercarse a ella con más precisión.

2. Los costes laborales en el periodo anterior a la Primera Guerra Mundial

Mientras los costes de explotación se mantuvieron bajos y controlados y los coeficientes de explotación fueron favorables, las empresas ferroviarias ape-

¹ Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), p. 329. Defecto en el que no cayeron estos autores en su modélica síntesis ni la excelente tesis doctoral de Ortúñez (1999). Con posterioridad a estas obras han aparecido, entre otros, los trabajos de Juez Gonzalo (2000), prolongación de su tesis doctoral (1992), Ballesteros y Martínez Vara (2001), Martínez Vara (2003) y Martínez Vara (2004).

² Carreras y Tafunell (1993) y (1996); Carreras (1999).

³ Cuéllar (2003), p. 306.

⁴ Los términos gastos y costes de la explotación se utilizan indistintamente en este trabajo y «están constituidos por las cantidades que se abonan al personal, las que se destinan a la conservación y entretenimiento del material y las que se efectúan para adquirir los artículos empleados en esa conservación y en llevar a cabo la explotación en cuanto afecta a su parte administrativa» [Rahola (1918), V, pp. 66 y 327-369; MZA (1908), 4; e Imedio (1935), pp. 11-120].

⁵ En un trabajo, de próxima aparición, nos detendremos tanto en el análisis de la diversidad y evolución de los ingresos reales, con particular atención en la distribución de la masa salarial, así como a las condiciones materiales del trabajo. Este análisis microeconómico puede contribuir a esclarecer el debate macroeconómico sobre el funcionamiento del mercado interno de trabajo dentro del sector y el bienestar de los trabajadores. Ver a este respecto Fitzgerald (1988); MacKinnon (1996; 1998); Andrew (2000); Lovett (2000); y Howlett (2000; 2001)

nas se ocuparon de ellos⁶. Pero, cuando la situación empezó a modificarse, las concesionarias sí que se percataron del problema, lo estudiaron en profundidad y trataron de ponerle remedio. Otra cosa muy distinta es que la cirugía aplicada no fuera la adecuada y que el verdadero problema residiera en la escasa demanda debido al atraso del país.

Los primeros indicios de cambio se producen en los primeros años del siglo XX⁷, pero, sobre todo, a partir de la huelga ferroviaria de 1912 que cambió las relaciones laborales del sector y, en caso de MZA, obligó a la Compañía a subir los salarios, a mejorar las condiciones de trabajo y a modificar el sistema de pensiones⁸. Desde entonces, “una parte muy importante en el aumento de los gastos” de explotación que MZA –y también Norte⁹– había comenzado a experimentar “no fue consecuencia ni tuvo relación con el mayor tráfico, sino que fue debido a concesiones de carácter social y de previsión al personal, como mejoras de sueldo, disminución de horas de trabajo, concesión de descansos remunerados, mejoras importantes en los derechos pasivos, etc. que de no haber mediado [un] notable aumento de productos hubiera llevado a las Compañías mucho más rápidamente a una situación difícil por el aumento de gastos que determinaron tales medidas”¹⁰. Aunque tal apreciación, referida a los años previos a la guerra, estaba aún muy lejos de ajustarse a la realidad del momento, revela, sin embargo, que el tema de los costes laborales había comenzado a “preocupar” seriamente a los directivos.

Creían las concesionarias que, si se atendían las crecientes demandas sociales de sus trabajadores, acabarían precipitándose los costes de explotación, se incrementaría el coeficiente de explotación, que era el indicador –el “signo barométrico”¹¹– del que se valían para conocer su marcha económica, y peligraría la propia supervivencia de las empresas. Los directivos de Norte y MZA no acaban de comprender, por otro lado, las crecientes exigencias de sus empleados pues, basándose en numerosos y complejos estudios que ellos mismos mandaron realizar, consideraban que, como consecuencia de una política la-

⁶ Entre 1905 y 1911 los gastos de explotación eran, según el ingeniero de caminos González Quijano (1916: 61), los más bajos de Europa. Esta opinión es confirmada por Cambó (1918-1921) II, pp. 146 y 151, cuadro 57).

⁷ AFF, Libros de Presupuestos de la Red Antigua, n.º. 46 y 47 (1911 y 1913). La desequilibrada progresión en los gastos de explotación respecto de la de los ingresos en Inglaterra, Francia y Alemania se debía –estimaban los gestores– al incremento del tráfico y “en [una] parte muy considerable”- a “al constante crecimiento de los salarios, a las mejoras que los tiempos exigen en la vida del personal y al menor rendimiento que del trabajo humano se obtiene, por virtud de las corrientes sociales modernas, a que ninguna empresa moderna se puede sustraer”. Temían, y no les faltaba razón, que la Compañía “no pu[diera] sustraerse a esta corriente universal”.

⁸ Estas fueron: aumento de sueldos, reducción de la jornada laboral, creación de nuevas plazas, descansos periódicos con percepción de haber o jornal, licencias anuales, con sueldo, mejora de los socorros en casos de enfermedad y accidentes de trabajo, establecimiento de trabajo intensivo en las oficinas, aceleración en la construcción de viviendas y nueva reglamentación del servicio de pensiones (AHF, S/86/36: Informe sobre las ventajas otorgadas al personal de MZA durante 1913). El conflicto ferroviario de 1912 en AHF, S/183/17: Expediente sobre la huelga de 1912. Para un buen relato del mismo ver Canals (1912) y, en especial, Juez Gonzalo (1992), pp. 507-515. Una interpretación muy particular en Torre (1912), XXIV, p.-3.

⁹ Norte (1912).

¹⁰ Cambó (1918-1921), II, p. 149.

¹¹ Cambó (1918-1921), II, p. 141.

boral “acertada” de las empresas, su situación dentro del mundo laboral era la mejor¹². En efecto, además de percibir salarios elevados y de tener garantizado el puesto de trabajo, los trabajadores de Norte y MZA disfrutaban de otros muchas ventajas —realzadas hasta la exageración en los folletos propagandísticos— y cuyos costes las Compañías trataron siempre de conocer y de controlar.

Es durante el desarrollo de la Primera Guerra Mundial y con la consiguiente inflación que ésta ocasionó cuando tiene lugar el viraje definitivo y comienza “el calvario” de las concesionarias¹³. Lo que era simple preocupación se convierte ahora en temor al ver cómo, entre 1914 y 1919, se disparan los costes de explotación, comenzando las partidas relacionadas con el combustible y los materiales, desde 1915, y siguiendo las de personal e indemnizaciones, a partir de 1916¹⁴. Unas y otras neutralizan el aumento del tráfico que también había encontrado graves dificultades en una red hasta entonces insuficientemente renovada. Pese a no participar en la Gran Guerra, las compañías observan impotentes cómo se les va de las manos el control de los gastos de explotación.

Contrariamente a lo que pudiera pensarse, el término de la guerra no va a suponer el fin de las dificultades de la explotación sino que ocurre todo lo contrario al persistir, agravados, los problemas, surgidos en la coyuntura bélica unos y heredados otros¹⁵. De ellos, el que causa mayores quebraderos de cabeza y acrecienta el temor de las concesionarias es el relacionado con el personal pues su coste no deja de aumentar debido tanto a las crecientes demandas salariales de los empleados —el sindicalismo en el sector era cada vez más activo— como a los efectos de diferentes normativas estatales de carácter social —descanso semanal, jornada de ocho horas, retiro obrero— que van

¹² No pensaba así Imedio Moreno (1906), pp. 14-21, buen conocedor del mundo ferroviario por su condición de interventor del Estado en la explotación de los ferrocarriles. Con un lenguaje jocosos, pero mordaz, pinta un cuadro social realmente desolador en inicios del siglo XX. Buena parte de las casas —escribe— que reciben los empleados, «orgullo indisimulado de la Dirección (...), no parecen más espaciosas que las chozas de un carbonero», pues muchas «no tienen 30 metros y las habitan más de 6 personas». Las horas de servicio son excesivas, los sueldos miserables. El público —añade— se queja —y con razón— de que no reciben por parte de los agentes el trato que debieran, lo que, obviamente es condenable. Pero, ¿qué «suavidad» —se pregunta— puede pedírseles a un individuo que sirve en semejantes condiciones, alejado con frecuencia de la familia y bajo un régimen «militar»? Un planteamiento semejante lo encontramos en el preámbulo a la Real Orden de 1 de junio de 1911. Entiende el Ministerio de Fomento que las quejas del público son consecuencia de las deplorables condiciones de trabajo de los trabajadores ferroviarios.

¹³ Unión Nacional Económica (1934), p. 122.

¹⁴ Ortuño (1920), pp. 34-35.

¹⁵ Las compañías se ven sin recursos e inmersas en la más grave crisis de su existencia. Los contemporáneos la denominaron “*Problema Ferroviario*”. El término comenzó a acuñarse en la segunda década del siglo XX Cuéllar (2003), p.305. “En esencia no es sino el desequilibrio creciente entre ingresos y gastos de la explotación”, al que se debe añadir el “aumento continuo de las cargas financieras”, aunque estas ya habían dejado sentir “sus efectos (...) con relativa agudeza (...) mucho antes de la [Guerra]” (AHE, P/113/257: El Problema Ferroviario, dentro del expediente sobre la intervención de la contabilidad de la compañía MZA por la comisión especial designada por el Directorio Militar; AHE, P/113/254: Propuesta a la ponencia de ferrocarriles del Directorio Militar sobre un nuevo régimen de ferrocarriles presentada por la Compañía MZA, octubre de 1923). Benito (1935) lo tildó de viejo “*Laberinto de Creta*” de la economía española. Un reciente y certero estado de la cuestión sobre los autores de la época en Ortúñez (1999), pp. 54-66.

conformando el marco de la política social del Estado¹⁶. Los directivos intentaron repercutir dicho incremento sobre las tarifas y lo justificaron con documentados estudios e informes sobre su oportunidad, pero se encontraron siempre con la negativa de la sociedad y, casi siempre, con la del gobierno de turno. Como solución provisional para hacer frente a las demandas de los trabajadores aceptaron a regañadientes el régimen transitorio de anticipos reintegrables¹⁷, pero recuerdan al gobierno de manera insistente que esa es una mala solución y que están “dispuestas (...) a abonar por su cuenta y de modo permanente la totalidad de los nuevos sueldos aumentados, con su natural repercusión en los derechos pasivos, a pesar de la considerable carga que esta concesión ha de significar para el porvenir”. El problema es que “no les es posible, en modo alguno, comprometerse a aceptar semejantes cargas por cuenta propia, mientras no dispongan de los recursos suficientes para atender éstas”¹⁸, esto es, mientras no se produzcan revisiones periódicas de las tarifas.

Con el cumplimiento de lo previsto en el Estatuto de 1924 se alcanzaría —eso era lo que pensaban las empresas— la solución definitiva del problema; pero aquel no se cumplió y esta no llegó. Lo que sí sucedió, en cambio, fue que, años después, la crisis económica internacional de 1929 deprimió la demanda de servicios; un incremento de las tarifas en estas condiciones podía reducir aún más los ingresos. Por otro lado, los gobiernos surgidos del nuevo régimen republicano, dentro de un clima social y político de inestabilidad, obligaron a las compañías a asumir, cuando su situación era ya muy complicada y se dejaba sentir la competencia de la carretera, diversas medidas tendentes a mejorar la renta de los trabajadores. En estas condiciones, resultaba de todo punto imposible menguar los gastos como se estaba haciendo —argumentaban las concesionarias— en otros países. El caso extraordinario de España —escribía Bravo en las páginas de *Economía Española* en 1935— se explica porque el ferrocarril no sólo ha conservado todo su empleo, sino que lo ha aumentado, como lo han hecho igualmente los sueldos y salarios, además del carbón nacional, los lubricantes y otros materiales¹⁹. Las compañías, encabezadas por Norte y MZA, protestaron airadamente contra la línea social y

¹⁶ El 16 de junio de 1917 reproducía en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* un conciso apartado publicado antes en el *Economista* titulado gráficamente “Entre dos tiranías”: la del Estado (exceso de intervencionismo) y la de los obreros por sus demasiadas exigencias salariales.

¹⁷ Para Artola (1978), 1, pp. 415-416, la fórmula adoptada señala un punto de inflexión en las relaciones del Estado con las compañías: “A partir de 1920 se entra en una nueva etapa en que las funciones supletorias del Estado serán cada vez más importantes hasta desembocar después de la Guerra Civil en la nacionalización de los ferrocarriles”.

¹⁸ Exposición remitida por las concesionarias Norte, MZA, Andaluces y Madrid a Cáceres y Portugal, al Presidente del Consejo de Ministros el 3 de mayo de 1920. El texto en *Memoria* (1920).

¹⁹ Bravo (1935), pp. 76-77. Lo que este autor no dice es que buena parte de ese incremento del personal fijo en los años treinta tuvo lugar en el servicio de vigilancia de las vías. Especialmente de guardesas —1687 en 1932 y 3374 en 1933 (AHF, S/250/3: Datos sobre censo para 1934), con sueldos bajísimos; el número de temporeros, en cambio, disminuyó (AHF Presupuestos Lib. 161, fols. 179-190). Ver también Vives (1935a). Las ideas de Vives, como miembro de Consejo de Administración de MZA y, desde 1931, también consejero-delegado de la Asociación General de Transportes por Vía Férrea— reflejan, como no podía ser de otro modo, el sentir de las concesionarias.

contra los precios de tasa del carbón nacional y de los lubricantes, pero, para su infortunio, ningún otro agente social se hizo partícipe de su drama –los usuarios se quejaban por lo alto de las tarifas y lo deficiente del servicio–, aunque fue lo que ellas consideraban inhibición, en unos casos, y actitud negativa del Estado ante el problema tarifario, en otros, lo que más les inquietaba²⁰.

3. La documentación empresarial como fuente de análisis

Para el estudio de la evolución de los costes laborales de la compañía MZA existen diversas fuentes, unas bien conocidas por los historiadores y otras ignoradas o muy poco empleadas.

De entre las primeras la más importante y la única que se utilizará reiteradamente en este trabajo son las Memorias anuales de la empresa²¹. Como es bien conocido, en ellas se daba a los accionistas información anual razonada de las alteraciones experimentadas por cada rúbrica del gasto, resaltando o ensombreciendo los aspectos que en cada momento interesaran a la empresa. Al ser los costes laborales uno de los problemas que más inquietó a los gestores, no debe extrañar el espacio que a ellos se dedica, reproduciendo en los apéndices al ejercicio de cada año cualquier tipo de texto –instancias, propuestas, decretos, leyes y circulares internas– que los gerentes consideraron de interés. En la Memoria correspondiente a 1919 el Consejo estima oportuno dar a conocer “los emolumentos diversos [las ventajas]” que, aparte del sueldo, “goza” el personal y los que también, “sin constituir directamente para el mismo un aumento directo de ingresos, le suponen un importante beneficio y un gasto muy crecido para la Compañía”²². El Consejo quiso dejar bien claro a la Junta de Accionistas que, frente a lo que pregonaban los sindicatos, la Compañía siempre había tratado de “colocar a su personal en las mejores condiciones posibles”. Por ello la descripción que se hace del gasto de personal es muy minuciosa. Desgraciadamente, este tipo de información cuantitativa tan esmerada desaparece en 1923 y ya no la volvemos a encontrar más en las Memorias. Dentro de las cuentas de explotación los gastos están clasificados por servicios junto a los de Administración y Dirección generales; pero, aunque el personal constituye una de las subdivisiones en cada servicio, no siempre aparece bien diferenciado de otras rúbricas. Los apartados de cargas y pensiones, en cambio, están muy bien explicitados.

Lo mismo es extensible al Anuario de Ferrocarriles de Francisco de la Torre (1893-1935) y a los estudios monográficos Elementos para el Estudio del Pro-

²⁰ «Produce desánimo -se dice en un escrito conjunto de Norte y MZA (1935:16)- ver que el Estado, que debiera ser el primer interesado en abaratar los transportes ferroviarios, aunque sólo fuera por propia conveniencia- dados los considerables rendimientos que obtiene del ferrocarril, contribuya de modo tan eficaz a encarecerlos y a dificultar en esta forma las explotaciones. Según Ortúñez (1999), 46-49, quien realiza un atinado análisis crítico de este folleto, se trataba de una «visión muy sesgada porque el Estado, lejos de los considerables rendimientos vía impuestos a que se refieren los ferroviarios, había ido adquiriendo el control de una empresa en ruinas a costa de grandes desembolsos». Las cantidades facilitadas por el Estado a MZA –antes y después del nuevo régimen- en AHF. S/250/3. La actitud de indiferencia por parte de los diferentes sectores sociales y medios políticos es denunciada desde fechas tempranas por la Gaceta de los Caminos de Hierro (1917:N 3104, 1-2).

²¹ Las citas no corresponden al año de publicación sino al del ejercicio correspondiente..

²² Memoria (1919), pp. 17-20.

blema Ferroviario en España (Cambó, 1918) y Antecedentes y Datos para el Estudio del Problema Ferroviario (Peña Boeuf y Pérez Conesa, 1940). No obstante, la información de la última obra reviste gran interés porque, para 1929-1935, ofrece, en su tomo IV, cifras del gasto de personal desagregadas por servicios, con el número de empleados fijos de cada uno de ellos en esos años.

La reconstrucción de las series de gasto de personal se ha hecho básicamente, sin embargo, con fuentes habitualmente no consultadas pertenecientes al segundo grupo como los Libros de Presupuestos y las Ventajas Diversas Disfrutadas por el Personal de los Diversos Servicios (en adelante Ventajas), y con tres publicaciones de la Compañía: *Reseña Histórica de su Constitución y Desarrollo. Actuación de la Compañía durante los Últimos Veinte Años, 1913-1931* (en adelante *Reseña Histórica*) (MZA, 1932), *Situación del Personal en la Compañía de MZA (1913-1933)* (MZA, 1934) y la ya mencionada *Antecedentes*. El documento *Datos Estadísticos de la Compañía (1901-1930)*²³ es igualmente una fuente excepcional pues ofrece información estadística muy detallada de la explotación de la empresa entre 1901 y 1930.

Las directrices marcadas por el recién aprobado Reglamento Provisional para la Contabilidad de los Servicios de la Red Antigua (MZA, 1908a) son recogidas por primera vez en los presupuestos para 1910 y 1911. Este ha de ser —reza la nota dirigida al Consejo— “la luz que alcance á todos los [ámbitos] de la organización de la Compañía, y ponga de manifiesto los puntos flacos del complicado mecanismo, para fortalecerlos o enmendarlos”²⁴. Para poder desempeñar semejante cometido, con independencia de la red de que se trate, Antigua o Catalana —llevaba contabilidades independientes—²⁵, los contables debían estimar, servicio por servicio²⁶, el gasto del año entrante en función de un riguroso conocimiento y de control minucioso del habido en los anteriores, procurando siempre el máximo acierto. Es importante —se dice a propósito de las plantillas de personal— que los “importes sean lo que realmente se han de gastar (...) en cada servicio respectivo” (la cursiva es nuestra). Una vez se han explicado con detalle las diferencias en los gastos de explotación con respecto al ejercicio anterior se hace lo propio con las cargas financieras. Los libros se cierran con resúmenes de ambos, gastos y cargas, de ambas redes a los que se añade, con el paso del tiempo, información cualitativa sobre

²³ AHE, S/33/ 78: Estados de Contabilidad Comparada, 1901-1930.

²⁴ AHE, Libros de Presupuestos n.º. 46, fols. 1-4.

²⁵ AHE, S/1/8: Razones principales que aconsejan el mantenimiento de la organización actual de la Compañía de MZA, o sea división de la Red Antigua y de la Red Catalana. Agosto de 1908.

²⁶ En el Artículo Primero correspondiente al Capítulo Primero del Reglamento Provisional de la Contabilidad se explicita sin ambages el objetivo del sistema de la contabilidad por servicios: “ha de reunir y ordenar todos los datos necesarios, para formalizar con la oportunidad debida los documentos justificativos de gastos, con arreglo a los cuales han de efectuarse los pagos correspondientes, llevando, además la estadística ordenada de dichos gastos, para fiscalizarlos y conocer en todo tiempo los costes reales de las obras, trabajos o tareas realizados, y su comparación con los créditos conocidos” MZA (1908^a), p. 3. Pero el único servicio del que conocemos su propio reglamento es el correspondiente a Vía y Obras, MZA (1908b). Sin embargo, años después, el propio subdirector general, Coderch, reconocía que la contabilidad de gastos de personal no aparecía siempre expresada con claridad (AHE, S/49/6: Personal que presta servicio con carácter temporal o eventual).

las condiciones laborales de los empleados²⁷. Con dichos resúmenes la Compañía confeccionó, entre 1919 y 1930, un libro anual aparte²⁸. En él se van a facilitar, además de toda la información agregada de los libros ordinarios, estimaciones sobre el número y los gastos previsibles del personal fuera de las plantillas, suplementarios y temporeros en general. Gracias, pues, a la serie de los libros de Presupuestos es factible reconstruir con cierto grado de aproximación la serie de gastos de explotación estimados por la empresa, y también de los gastos efectivos realizados.

Pero, para conocer las cifras anuales de gasto efectivo, además de las Memorias y los Presupuestos, contamos con la ya mencionada y excepcional Reseña Histórica (MZA, 1932). En esta obra se presentan, desagregadas, las series de ingresos, gastos y cargas de la explotación para el período 1913-1931. Por lo que se refiere a los gastos, esta fuente, a diferencia de las otras, distingue entre los gastos de personal con y sin pensiones, de un lado, y los de materias diversas, desglosados, a su vez, entre los gastos de carbón, otras materias e indemnizaciones. Y, para que no existan equívocos, aclara que la primera serie incluye los gastos del personal fijo, cuyo número también ofrece, y los del suplementario y temporero, de los que no especifica su cuantía, más el de los militares afectos a los trabajos de explotación; no contempla, en cambio, el correspondiente "al servicio de títulos" pues está contenido en las cargas de explotación. Con suma precaución y con la ayuda de los Antecedentes (gastos de personal) y de las Memorias (gastos de carbón, materias e indemnizaciones), es factible extender hasta 1935 todas las series parciales²⁹.

Los datos confirman que, en los 23 años en que transcurre este análisis, el crecimiento de los gastos de personal fue realmente espectacular y ello se debió en gran parte a las "mejoras sucesivas" que la propia empresa fue concediendo a su personal, lo que —añade ésta con jactancia— no tiene "paridad en la masa obrera calificada del país"³⁰. La descripción de esas "mejoras" y de sus costes, que no se circunscriben sólo a los aumentos salariales y al disfrute de pensiones, constituyen el objetivo principal de las Ventajas³¹. En sus 19 expedientes se hace una evaluación pormenorizada del gasto efectivo que supuso a la Compañía cada una de las mejoras y del beneficio reportado por las mismas a los trabajadores distinguiendo servicios. Los primeros datos que se "recopilaron y ordenaron" corresponden a 1915 y la práctica se mantuvo hasta 1935. En los meses de mayo hasta 1920, y antes del 15 de febrero desde 1920, la Dirección General debería tener en sus manos los datos cursados por los diferentes servicios de la red antigua y por la subdirección encargada del caso en la catalana. La información habría de ajustarse a un cuestio-

²⁷ AHF, Libros de Presupuestos de la Red Antigua n.º. 45-195 (desde 1917 incorporan un resumen de toda la red) y Libros de Presupuestos de la Red Catalana: 196-257.

²⁸ AHF, Libros de Presupuestos de la Red Antigua y Red Catalana n.º. 269-277.

²⁹ La serie de gastos de personal se ha obtenido sumando los gastos de personal de cada servicio Peña Boeuf y Pérez Conesa (1940), IV, cuadro X, pp.122-123, y deduciendo del total el producto líquido de las pensiones MZA (1935). Los gastos de carbón e indemnizaciones proceden de las memorias correspondientes a esos años.

³⁰ MZA (1932), p. 150-178.

³¹ AHF S/53/33: Ventajas diversas de que disfruta el personal de los diferentes servicios (1915-1921); S/54/34: Ventajas diversas de que disfruta el personal de los diferentes servicios (1922-1930); S/55/45: Ventajas diversas de que disfruta el personal de los diferentes servicios (1931-1932); MZA (1933 y 1935).

nario³² que previamente se les había remitido y debería recoger “los gastos realmente realizados en el ejercicio considerado”, recopilados con toda “esrupulosidad”³³.

La cantidad de información reunida es ingente y aparece agrupada en tres grandes epígrafes: a) instituciones de carácter benéfico y de previsión establecida a favor de su personal³⁴, b) “emolumentos” diversos que, aparte del sueldo, tiene asignado el personal³⁵ y c) otras ventajas de que disfrutaban los agentes de la Compañía³⁶. La suma de los tres representa “el sacrificio real”, esto es, lo que le supuso a la concesionaria mantener, según sus cálculos, dichas ventajas. Pero una cosa es el “sacrificio real” y otra muy distinta el “efectivo desembolsado” por la Compañía y los “ingresos monetarios percibidos” por los trabajadores. Existen partidas que, aún reportando un gran servicio a los beneficiados, no conllevan entrega de efectivos monetarios por parte de la empresa y no figuran, por tanto, en la cuenta de gastos de personal. Para aclarar un extremo de tanto interés para la empresa, los contables añaden una segunda clasificación que se puede reducir a sólo dos conceptos: a) los que exigen un desembolso a la empresa y b) los que no (Apéndice: Cuadros 3 y 4)³⁷.

Por último, y como ya se ha señalado, las “Ventajas” también facilitan cifras por servicios de los “empleados fijos y de plantilla, con el importe de sus sueldos y pluses (Apéndice: Cuadro 3)³⁸, y dan —no siempre— el “promedio de agentes suplementarios y jornaleros por día para el conjunto del año” junto a lo sufragado en concepto de salario, así como las cantidades entregadas a los “contratistas de diferentes servicios y trabajos en concepto de jornales”. En ambos casos la fuente, utilizada con precaución, permite, asimismo, diferenciar lo abonado con cargo a las cuentas de la explotación, de lo anotado en las de primer establecimiento u otras distintas de la explotación (Cuadro 2, Columna 5). De este modo se puede seguir, *grosso modo*, la

³² AHF, S/50/11: Modelo y enumeración de los datos que se deben proporcionar a la Dirección general sobre las ventajas que disfruta el personal de la Compañía.

³³ AHF, S/50/11: Oficio remitido por Maristany al subdirector de la red catalana el 11 de abril de 1917.

³⁴ Este grupo estaría compuesto por: economato, pensiones, socorros, abono de haberes durante las enfermedades comunes, abono de haberes por accidentes de trabajo, gratificaciones a los agentes de poco sueldo y familia numerosa, gastos en medicina y botica, médicos, vestuario, escuelas del ferrocarril y anticipo gratuitos.

³⁵ Integrarían el segundo grupo: descansos y licencias anuales remunerados, gratificaciones generales, gratificaciones por trabajos extraordinarios, premios por actos meritorios, primas por recaudación suplementaria, por regularidad de marcha, por economía de carbón y engrase y por exceso de recorrido, primas también por reparaciones del material móvil y por recaudación de billetes de andén, gastos fijos de viaje, sobresueldos abonados por desempeño de cargos de mayor categoría, gratificaciones de aguinaldo a los ordenanzas en Navidad, contribuciones a los médicos, abogados y arquitectos; indemnizaciones por alquiler de casa, beneficios por trabajos a destajo, indemnizaciones por cambio de residencia, indemnizaciones por gastos de ausencia de su residencia, plus extraordinario y anticipo del Estado.

³⁶ Forman este grupo: viviendas gratuitas, dormitorios para el descanso del personal, billetes gratuitos, de favor o a precios reducidos y diversos («ventajas de menor importancia y de imposible evaluación» como leña de las traviesas a precios reducidos y conducción gratuita de algunos comestibles, entre otras).

³⁷ No suponen desembolso para la empresa: economato, billetes, viviendas gratuitas y anticipo también gratuitos.

³⁸ La serie de personal de las Ventajas coincide plenamente con la de la Reseña Histórica. Difiere algo, en cambio, de la de los Presupuestos, que es por lo general ligeramente más baja, y mucho de la del Anuario. Obviamente en este trabajo de utilizará la primera de las series.

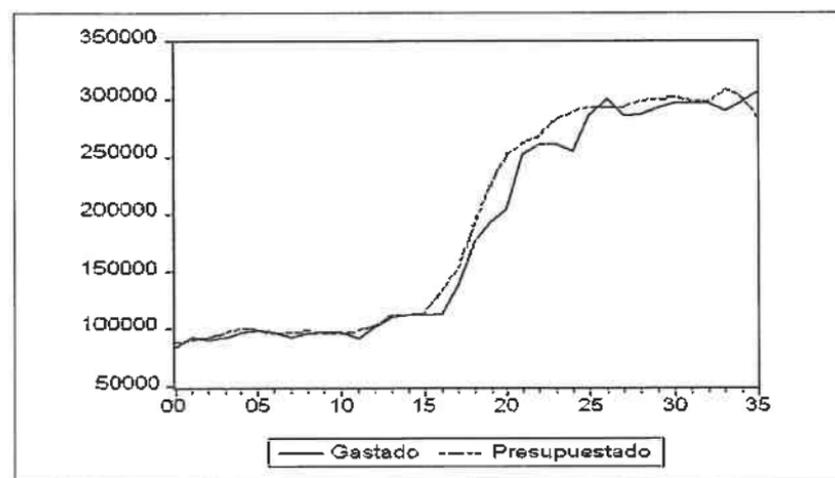
evolución de cada uno los renglones que integran la serie de gastos de personal. Obviamente se trata de una fuente básica para el análisis del factor trabajo y constituye la base del presente trabajo.

Cierra nuestro repaso de las fuentes la monografía Situación del Personal en la Compañía de MZA (1913-1933), dedicada enteramente al personal, y que publicó la empresa en 1934 al objeto de acreditar –contrarrestar el criterio de las organizaciones obreras–, con datos incontestables, la buena situación de que, en relación con los demás trabajadores, habían venido disfrutando sus agentes. Adolece –es natural– de todas las imperfecciones propias de los documentos propagandísticos, pero no se le puede negar una gran virtud: al margen de los comentarios *ad hoc*, la enumeración que hace de todas las normativas referentes a las mejoras del personal de 1916 a 1933 es muy clara y completa. De ahí que se pueda considerar este documento como un buen complemento de las Ventajas, especialmente en el apartado de los salarios.

4. De los años de las vacas gordas a la crisis, 1900-1914

Uno de los aspectos más sugerentes del estudio de la contabilidad empresarial es analizar el ajuste entre las previsiones y el resultado del ejercicio económico en cuestión. Las dos curvas del Gráfico 1 (Apéndice: Cuadro 1) muestran una misma cosa: la evolución de los gastos de la explotación y de las cargas financieras en el transcurso del primer tercio del siglo XX. La diferencia entre ellas es que mientras la de trazo continuo recoge los costes y cargas de la explotación presupuestados por la empresa, la de trazo discontinuo, en cambio, indica lo realmente gastado en los dos conceptos. En ambos casos se trata de información tomada de los Presupuestos.

Gráfico 1: Evolución de los costes de explotación. En ambos casos se trata de información tomada de los presupuestos



Fuente: Apéndice: Cuadro 1

³⁹ AHF, S/33/78: Estados de Contabilidad Comparada de la Compañía, 1901-1914 (Cuadro núm. 1); Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), pp. 203-204.

Hasta la Gran Guerra el perfil que dibujan ambas series se confunde, o lo que es lo mismo, los costes se ajustan bien a lo que de ellos esperaban los gerentes. Son años de bonanza para la empresa. La absorción de la Red Catalana, en 1899, permitió a MZA un crecimiento de los ingresos entre 1901 y 1913 superior al 42 por 100³⁹, mientras se mantienen bajos y controlados los costes de explotación, si bien con una ligera inclinación al alza. Pero esta positiva evolución de los resultados de la explotación no encontró, sin embargo, un correlato en los beneficios. La razón estriba en los altos costes financieros heredados y en su incremento a raíz de la devaluación de la peseta. Debe tenerse presente que, en 1900, el 72,4 por 100 de su capital se hallaba constituido por obligaciones⁴⁰, y de ellas su mayoría estaba colocada en el mercado francés, teniendo que sufragarse los intereses y amortizaciones en francos⁴¹. Con el nuevo siglo, y gracias a las medidas estabilizadoras de Fernández Villaverde, estos quebrantos por el cambio de moneda fueron cayendo hasta resultar insignificantes en vísperas de la Gran Guerra⁴². Desde 1908 en adelante las cargas financieras, aunque continúen siendo elevadas, se situarán ya siempre por debajo de los costes, lo que no quiere decir que no contribuyan a la crisis⁴³. Obviamente, su participación con respecto al total de costes se redujo drásticamente durante la Guerra como consecuencia de la inflación y, en menor medida, del favorable cambio de la moneda⁴⁴.

Sin embargo, el panorama cambia en 1915/16: aumentan el tráfico y los precios, pero, sobre todo, se disparan los costes de la explotación, con tasas de crecimiento verdaderamente excepcionales como las de 1916 (14,6 por 100) y 1918 (22,3 por 100). Como en su día advirtió Artola (1978: 1, 417), la crisis bélica hizo "saltar los supuestos en que se basaba el sistema ferroviario": bajos costes de explotación y una demanda de transporte acorde con el escaso desarrollo del país⁴⁵. Dicho de otro modo, el proceso expansivo generado por el conflicto bélico va a potenciar y poner de manifiesto los diversos desajustes y contradicciones hasta entonces latentes en las explotaciones ferroviarias⁴⁶.

Las dos curvas, presupuestado y gastado, del Gráfico 1 dejan de caminar al unísono, situándose obstinadamente la segunda por encima de la primera. Pese a los esfuerzos de la compañía por detener los gastos de la explotación, éstos, año tras año, sobrepasan con creces las previsiones. Los que tiran ha-

³⁹ MZA, (1932), p. 57.

⁴⁰ Según Tedde (1996), p. 283, el 91 por 100 del total de las obligaciones de Norte, MZA y Andaluces estaban colocadas en el exterior. A principios de siglo, los quebrantos llegaron a suponer, en algún año, hasta 20 por 100 de las cargas.

⁴¹ Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), pp. 203-204.

⁴² Uno de los autores que con más vehemencia denunció la demencial estructura financiera heredada por las concesionarias y su responsabilidad en la crisis fue el ingeniero de caminos y abogado Jiménez Ontiveros (1940), pp. 71 y 76. «La crisis actual -escribe- es producida en buena parte por la influencia, por el peso muerto que representan las cargas del capita, [afectando a la posibilidad de obtener productos líquidos».

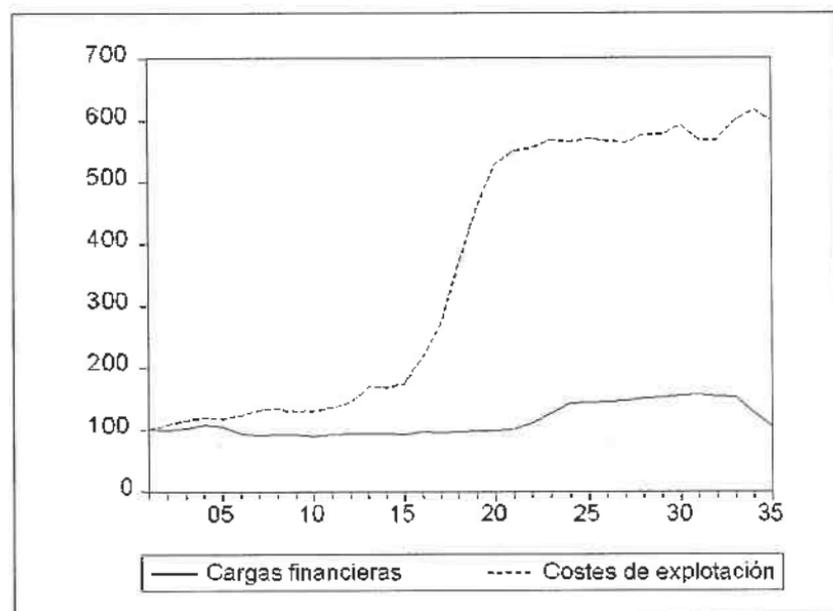
⁴³ Exposición elevada por el Presidente del Consejo de Administración y el Director General de la Compañía al Presidente del Consejo de Ministros en mayo de 1917 para protestar por la reducción de algunas tarifas [Memoria (1917), Apéndice, pp. 33-49].

⁴⁴ Algunas de estas ideas ya fueron adelantadas por el ingeniero González Quijano (1916) pp. 52-74 y por André (1920) p. 375.

⁴⁵ La insuficiencia de los recursos para atender las cargas hipotecarias y los propios costes de la explotación se convirtieron en el principal mal endémico de las grandes compañías ferroviarias españolas, Ortúñez (1999), pp. 307-308.

cia arriba del gasto con violencia y aumentan la brecha abierta entre ambas series son los costes de explotación. Las cargas financieras lo harán más tarde, coincidiendo con los anticipos reintegrables para la adquisición de material adelantados por el Estado desde 1920, por el descenso, de nuevo, de la cotización de la peseta y debido a las nuevas emisiones en los años treinta de obligaciones con plazos de vencimiento más cortos. Pero, como se puede apreciar en el Gráfico 2, el repunte de éstas, aún siendo destacable, nunca tuvo ya la intensidad de aquellos⁴⁷.

Gráfico 2: Evolución porcentual de los costes de explotación y de las cargas financieras de MZA (1901 = 100), 1901-1935.



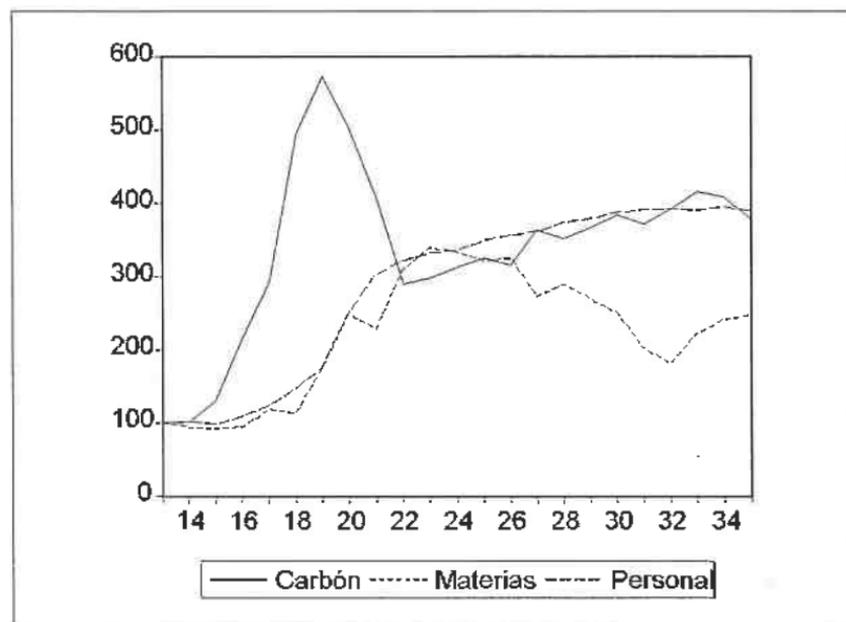
Fuente: Apéndice: Cuadro 1

Todos los componentes del coste de explotación –carbón, lubricantes, personal, pagos a proveedores, mantenimiento de instalaciones fijas y móviles, indemnizaciones– actuaron de forma conjunta, pero con desigual dinamismo (de ahí la alteración coyuntural de la estructura de costes que refleja el Cuadro 1). Esto es lo que reflejan el Cuadro 2 del Apéndice y el Gráfico 3 (la curva de personal no recoge las pensiones). En el mencionado gráfico se ha prescindido de la serie de las indemnizaciones por pérdidas, ave-

⁴⁷ Desde 1926 fue la Caja Ferroviaria la que, como consecuencia del nuevo régimen consagrado en el Estatuto de 1924, financió hasta 1930 los gastos de primer establecimiento y la adquisición de material móvil. En adelante las cargas aumentan algo, debido en buena medida a los gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles y al quebranto renacido por pago de la deuda con el exterior [MZA(1932), p. 186, cuadros 11 y 11 bis, pp. 221-222]; pero en 1934 y 1935 caen de nuevo, debido a la suspensión de amortización de obligaciones (12,3 y 26 millones) por la mala situación de la empresa (AHR, S/250/5: Situación de la Compañía. Abril de 1936).

rías, retrasos y faltas de mercancías pues sus cifras únicamente fueron significativas entre 1918 y 1924 con valores que, en algún año, se acercaron al 9 por 100 del total⁴⁸.

Gráfico 2: Evolución porcentual de los costes de explotación y de las cargas financieras de MZA (1901 = 100). 1901-1935.



Fuente: Apéndice; Cuadro 2

El primer impulso alcista lo ejerció el carbón debido al cese de las importaciones por la Guerra y al aumento del tráfico (entre 1913 y 1917 el número de toneladas transportadas se incrementó un 25 por 100)⁴⁹. El precio medio por tonelada se multiplicó por 4,2 entre 1913 y 1919⁵⁰. La calidad, en cambio, bajó, lo que incidió en el mayor consumo por unidad transportada⁵¹. Su participación en los gastos de explotación (sin pensiones) pasó de representar un 20,92 por 100 en 1913 a 47,56 en 1918. Acabada la Guerra, y como cabía esperar, se produce una caída del precio; pero ésta dura poco y su cuantía es menor de lo esperado, entre otras cosas porque, de acuerdo con la Real Orden de 17 de octubre de 1921, el 85 por 100 del carbón consumido había de ser del país, más caro y de menor calidad que el foráneo. Semejante política nacionalista en nada favorecía a las concesionarias, pero era la con-

⁴⁸ El «alarmante aumento que estaban tomando las indemnizaciones» hizo que las concesionarias se dirigieran al ministro de Fomento, solicitándole que autorizara la ampliación al doble los plazos reglamentarios de expedición, transporte, transmisión y entrega de mercancías. Por Real Orden de 8 de octubre de 1921 el Gobierno autoriza duplicar la duración de los plazos [Memoria (1921), p. 10]. Fue el año peor.

⁴⁹ AHE, Libro de Presupuestos n.º. 270, fol. 34 bis.

⁵⁰ AHE, S/33/78; MZA (1932), Cuadros 11 y 11bis, pp. 221-222.

⁵¹ AHE, Libros de Presupuestos n.º. 273, fol. 23.

trapatida obligada por aceptar los anticipos del Estado para compensar las subidas salariales. De 1923 en adelante, el precio, siempre dentro de un nivel alto, se estabiliza, de manera que los incrementos del gasto —al que debe agregarse el gasto en electricidad desde 1918— por este concepto obedecieron al aumento del consumo una vez se superó la crisis posbélica y la mencionado nacionalismo.

Cuadro 1. — Estructura de los costes de explotación (en tantos por 100), 1913-1935.

Años	Indemnizaciones	Materiales	Carbón	Personal
1913	1,79	28,82	20,91	48,46
1914	1,90	27,44	21,30	49,34
1915	1,39	25,79	26,57	46,22
1916	1,37	21,61	35,27	41,73
1917	2,10	21,51	38,50	37,86
1918	4,33	15,07	47,55	33,03
1919	5,31	18,73	44,19	31,75
1920	5,06	22,83	33,38	38,71
1921	8,80	20,24	25,93	45,00
1922	6,97	27,12	18,41	47,48
1923	4,50	29,10	18,51	47,86
1924	3,14	28,70	19,53	48,61
1925	1,81	27,54	20,19	50,44
1926	1,50	27,80	19,50	51,18
1927	1,55	23,51	22,62	52,30
1928	1,44	24,35	21,44	52,75
1929	1,35	22,68	22,35	53,60
1930	1,26	20,94	23,29	54,49
1931	1,42	17,61	23,50	57,46
1932	1,42	15,88	24,93	57,75
1933	1,75	18,50	25,09	54,64
1934	2,65	19,55	24,01	53,77
1935	1,59	20,73	23,01	54,65

Fuente: Apéndice, Cuadro 2.

Muy pronto y como consecuencia igualmente de la Guerra se disparan también los precios de las materias utilizadas en la explotación y conservación del material motor y móvil y obras de fábrica como productos metalúrgicos —acero laminado en palastros, cobre en placas, cobre en tubos, llantas para ruedas, muelles de suspensión y tracción, carriles, cobre en placas, cobre en tubos,

llantas para ruedas, muelles de suspensión y tracción, traviesas-, balasto y lubricantes⁵². Sin embargo, la empresa mantuvo casi estacionario el gasto por este concepto durante el conflicto, con lo que, firmada la Paz, no le quedó otra opción que incrementar y renovar –“todo el utillaje de los ferrocarriles se ha hecho viejo, pobre y deficitario”⁵³– masivamente material, equipos e instalaciones cuya falta de adecuación había dejado patente el súbito incremento del tráfico desde finales de 1914, lo que pudo llevar a cabo gracias a los anticipos del Estado –“si quería mantener la capacidad de transporte de la red ferroviaria, y este era un tema fuera de discusión, había de asumir la financiación inmediata”⁵⁴– para la adquisición de material⁵⁵. Aunque en términos absolutos esta partida se triplicó respecto a 1913, en términos relativos el incremento solo supuso la recuperación del nivel perdido –28 por 100– desde entonces⁵⁶, nivel que caerá de nuevo con la incorporación de la Compañía al nuevo régimen ferroviario y ser el material rodante directamente adquirido por la Caja Ferroviaria (Cuadro 1). La participación de esta rúbrica respecto al coste de explotación alcanzó su mínimo en 1932 –un 15,88 por 100, esto es, 15 puntos menos que en 1913–, extremo muy grave al coincidir con el recorte de la inversión por parte del gobierno Berenguer⁵⁷, una política que seguirán los gobiernos republicanos obsesionados por el equilibrio presupuestario. Se había renunciado incluso a la inversión de reposición⁵⁸. El servicio más afectado será el de Vía y Obras y la consecuencia inmediata fue el deterioro del servicio y su mayor inseguridad.

⁵² En 1917 los tubos de humo y los tornillo de bridas, por ejemplo, habían multiplicados sus precios por 5,7, los carriles por 4,6, la cerosota por 4 y las llantas para ruedas por más de 9. Una lista de precios en Memoria (1917), pp. 10-11.

⁵³ Cambó (1918-1921), II, p. 42. Ver el sugerente artículo –“El problema de los ferrocarriles españoles”– publicado en la Revista de Economía y Hacienda por su director D. Rius, Diputado a Cortes y Director General de Aduanas y reproducido en la Gaceta de los Caminos de Hierro el 10 de abril de 1919.

⁵⁴ Artola (1978), I, p. 416.

⁵⁵ Peña Boeuf y Pérez Conesa (1940), I, pp. 25-26 y II, pp. 104-105; S/250/3: “Cantidades facilitadas por el Estado a las compañías Norte y MZA (antes y después del Nuevo Régimen), Mayo de 1934.

⁵⁶ “Durante la guerra, no ha sido posible atender en España a la conservación y mejora ordinaria de las líneas, en las debidas condiciones, tanto porque era imposible recibir del extranjero muchos materiales que no produce la industria nacional, como por la situación financiera de extremado apuro que llegaron a atravesar las empresas. Debido a ello, es necesario [ahora] intensificar notablemente los gastos de entretenimiento y mejora (...)” (AHF, P/113/257). En la Ponencia remitida por la Dirección al Directorio «sobre el establecimiento de nuevo régimen ferroviario aplicable a las grandes redes» la empresa se queja de que “esas sumas son absolutamente insuficientes para resolver el problema de la falta de capacidad” (AHF, P/113/254). En 1925 se ha recuperado ya la reparación de locomotoras y vagones, pero faltan aún de reparar algunos coches y, sobre todo, la renovación de la vía (AHF, Libro de Presupuestos, N. 275)

⁵⁷ Así describían los gestores la situación en 1933: “El utillaje de las líneas al no progresar con arreglo al ritmo general, va quedando anticuado. No tenemos las líneas en condiciones porque los proyectos de dobles vías, renovaciones, etc. han prácticamente casi paralizados y por que la falta de nuevos elementos hace mas costosa la conservación de los antiguos paralizados. (...) En estos últimos años no se ha hecho pues prácticamente casi nada. (...) La renovación de la vía esta paralizada (AHF, S/38/78: Exposición de la situación de la Compañía). Para ellos el responsable era el Estado por haber reducido a la nada la inversión.

⁵⁸ Comin, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), p. 366.

5. Los gastos de personal, un control imposible, (1916-1921)

Si no con la celeridad e ímpetu del carbón, sí con mayor regularidad y duración, crecen los gastos de personal (Apéndice: Cuadros 2 y 3). Unos años antes, en 1912 y 1913, como consecuencia de la huelga de ferroviarios, la concesionaria había mejorado los salarios del personal inferior y también el de oficinistas, personal de las estaciones, guarderías, trenes y revisores y el de maquinistas y fogoneros⁵⁹.

Pero el verdadero despegue tiene lugar a partir de 1916. En ese año y para compensar el deterioro que la subida general de precios estaba causando en el poder adquisitivo de los trabajadores, la empresa concede a los empleados fijos, con carácter temporal y referida a los servicios prestados en 1915, una "gratificación extraordinaria", equivalente a una mensualidad del haber asignado⁶⁰; se excluye a los agentes superiores que ya venían disfrutando de otra "especial". La medida, que ya no sería revocada, implicó una mejora del 8,3 por 100 de los haberes en relación a los que regían en 1914⁶¹, y ambas gratificaciones, especial y extraordinaria, supusieron a la empresa un desembolso adicional de 2,4 millones de pesetas sólo en el primer año (Memoria, 1916: 6).

Más toneladas transportadas y mayor recorrido de los trenes obligaron a la empresa a aumentar el número de operarios, pero, mientras pudo, contrató suplementarios y, sobre todo, temporeros y de contrata, que era lo que le resultaba menos gravoso y le permitía hacer reajustes de personal. Esta apelación a la estrategia de contratación flexible—"indispensable"⁶² explica el que, aunque aumentan el tráfico y los gastos de personal, las plantillas, sin embargo, se mantienen sin grandes alteraciones como se puede ver en la columna "agentes" del Cuadro 3 del Apéndice.

Como los precios siguen su escalada y los salarios reales no dejan de retroceder, arrecian las exigencias de los enojados agentes dispuestos a que no se produzcan más dilaciones en sus demandas salariales. La aceptación generalizada de la huelga de 1917, que empresa y Gobierno trataron de abortar⁶³, como lo hicieron con éxito en 1912, es buena prueba de ello. El país vivía unas condiciones singularmente dramáticas⁶⁴. En 1917 y 1918 la Compañía, forzada por la presión y "por su preocupación por el bienestar de sus empleados", como ella se encargó de pregonar, concede a los agentes de plantilla otras

⁵⁹ AHF, P/186/36: "Ventajas otorgadas por la Compañía de MZA a su personal en 1913"; P/59/62: Mejoras que ha obtenido el personal como consecuencia de las huelgas del mismo, y por virtud de acuerdos del Gobierno. 1920.

⁶⁰ AHF, S/49/58: Ordenes de la Dirección General n.º 200 y 201, fechadas el 19 y 21 de abril de 1916 respectivamente. Dos meses antes, la empresa, para mitigar los efectos de la escalada inflacionaria, había decidido congelar los precios de los artículos de primera necesidad en el economato (Circular de la Dirección General n.º 173). Muy pronto los ferroviarios consideraron insuficientes dichas medidas y exiguieron al Gobierno y a la Empresa nuevas mejoras [(AHF, S/185/25: Peticiones formuladas por el Sindicato de MZA de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles como consecuencia del congreso celebrado en 1916; Boletín del Instituto de Reformas Sociales (1916: 2, 294-297)].

⁶¹ MZA (1934), p. 3. Se hará efectiva en el mes de abril de cada año.

⁶² AHF, S/49/6: Personal temporero. 1915; AHF, Presupuestos (1919), Lib. 63, I, fol. 4.

⁶³ AHF, S/182/15: Correspondencia, informes, recortes de prensa, panfletos y circulares sobre el planteamiento de huelga en la Compañía MZA. 1917

⁶⁴ Cabrera y Rey Reguillo (2002), p. 148.

dos gratificaciones más que se agregaban a la de 1916, una en 1917 (Orden de la Dirección General N.º. 206) y la otra en 1918 (Orden de la Dirección General N.º. 210), pagaderas en los meses de octubre y diciembre, lo que venía a suponer una subida aproximada del 25 por 100⁶⁵. Sin embargo, era solo la mitad de lo que, para ellos, se habían encarecido las subsistencias desde 1913 (49,75 por 100)⁶⁶.

En 1919 se consolidan y aumentan aquellas mejoras. La curva de costes ha tomado forma exponencial. Lo grave es que todo esto ocurre cuando el producto líquido, que en 1913 había alcanzado la cifra de 23 millones, ahora es sólo de 2,7 millones (Apéndice: Cuadro 5, Columna 5) y el coeficiente de explotación casi ha doblado respecto de 1912. De las 25 pesetas de dividendo por acción repartidas en 1913 sólo se entregan, en 1918, 5. Para la empresa hay dos grandes responsables: el ya mentado incremento del precio del combustible y los crecientes gastos de personal⁶⁷, y sólo un camino a seguir: la imposición de tarifas revisables periódicamente para, al menos, cubrir todos los gastos de explotación así como las cargas financieras (MZA,1932). Por supuesto, no era sólo MZA la concesionaria que así razonaba.

A finales de 1918 -Real Decreto, de 26 de diciembre- se aprobó la elevación de las tarifas en un 15 por 100. Aunque aumenta el producto bruto, era menos de lo que las concesionarias deseaban; sin embargo, ello les va a permitir, además de evitar la crisis financiera⁶⁸, mantener y aumentar, aunque por poco tiempo, los incrementos salariales. Estos consistieron (Ordenes de la Dirección General N.º. 212 y 214) en la concesión provisional a todos los agentes fijos de dos gratificaciones generales equivalentes al importe de dos mensualidades sobre la base de los sueldos antiguos, pagaderas en los meses de abril y octubre, y de un plus extraordinario que oscilaba en las proporciones de 35 y 20 por 100 según el "haber de los agentes"⁶⁹. Ambos significaron para la empresa, en 1919, 15,2 millones de pesetas -16,4 pesetas si se incluyen las minas-, "sin contar la repercusión de las mismas en el personal temporero

⁶⁵ AHE, S/51/18: Petición del personal a la Dirección General de MZA y de la Federación Nacional de Ferrovianos sobre mejoras salariales en 1918; P/98/218: Ordenes de la Dirección N. 210 y 212; S/186/43: Expediente sobre la concesión de la segunda y tercera gratificación de una mensualidad al personal de la Compañía; S/31/54: Acuerdos y distribución de gratificaciones concedidas por la Compañía (1909-1921).

⁶⁶ Esta cifra no coincide con la proporcionada para ese año por Ballesteros (1997), ni tiene por qué coincidir. Se trata de un índice del coste de la vida diferente, elaborado con información *ad ad hoc* de la propia empresa. Los gestores confeccionaron en 1919 una distribución del gasto familiar medio de los trabajadores con ingresos inferiores a tres mil pesetas anuales (el 98,5 por 100 del total de los empleados) con el que se establecieron las ponderaciones. De Ballesteros se tomaron los precios de la alimentación y de Maluquer (1989), p. 509, los de la vivienda. Los del combustible, vestido y calzado proceden, en cambio, del economato. El resultado es un índice creíble y, sobre todo, ajustado al objetivo buscado. De él no ocupamos en otro trabajo de próxima aparición.

⁶⁷ Aunque los salarios seguían en 1919 rezagados con respecto al nivel alcanzado por los precios su incremento desde 1912, sin embargo, fue superior al experimentado por el tráfico (AHE, S/115/14: Variación experimentada por en número de agentes de plantilla y por sus haberes, en relación a las unidades de tráfico).

⁶⁸ MZA (1934), p. 9.

⁶⁹ AHE, S/51/20 y S/59/58. Maristany estimaba que el incremento venía a suponer una mejora superior al 50 por 100 para los agentes con sueldo hasta 3000, que eran la mayoría, una subida muy superior -añadía- a la otorgada por el Estado a los militares y funcionarios civiles de haberes similares.

y en el que realiza trabajos de contratas y que eleva aquella cifra hasta los 18 millones de pesetas, variando entre 51,67 y 36,67 por 100 las proporciones de lo que, según su categoría, han percibido los agentes de la Compañía como remuneración extraordinaria⁷⁰. Sin embargo, los salaros siguieron aún lejos del nivel alcanzado por los precios (169,62 por 100) por lo que las reivindicaciones de los empleados, en consecuencia, continuarán.

La "política de economías" que la empresa trató de adoptar tropezó pronto con un nuevo y grave obstáculo: la progresiva implantación de la jornada de ocho horas. La medida, recibida con manifiesta hostilidad por los empresarios, se impuso de modo general en España por Real Decreto de 3 de abril de 1919 y debía entrar en vigor el 1 de octubre de ese mismo año, en unos casos, y a partir de 1920 en otros. En cumplimiento de lo dispuesto en el mencionado decreto, se dictó otro el 28 de agosto creando un "Comité Paritario"⁷¹ de ferrocarriles, encargado de arbitrar lo necesario para instituir la nueva jornada legal en los diferentes servicios de ferrocarriles⁷². Esto, como es lógico, trajo consigo un incremento inmediato del salario/hora, al tiempo que obligó a las concesionarias a contratar más trabajadores⁷³ y a aumentar el número de horas extraordinarias⁷⁴. Aparte de un mayor intervencionismo en la economía, la disposición venía a suponer, según sus gestores, un desembolso adicional de 22,5 millones y año, necesario para "atender los haberes de los nuevos agentes que en numero crecidísimo habrán de venir a aumentar el numero existente"⁷⁵.

El importante aumento que en los costes de explotación produjeron las gratificaciones y pluses referidos, unido al incremento que seguían presentando los precios de los materiales, al descenso del tráfico de mercancías, una vez acabadas las hostilidades, y a la inminente aplicación de la jornada de ocho horas, hicieron ver muy pronto a las concesionarias que el aumento de tarifas autorizado en diciembre de 1918 resultaba insuficiente. Por ello, las cuatro grandes -Norte, MZA, Andaluces y MCP- elevaran, con fecha 30 de noviembre de 1919, una Exposición al Presidente del Consejo de Ministros solicitándole que, a partir del 1 de enero de 1920, se elevaran de nuevo las tarifas hasta un 50 por 100 sobre todas las tarifas de transportes generales y especiales, sin excepción alguna, aunque con dicho recargo resultasen rebasadas las tarifas máximas legales en las distintas concesiones de ferrocarriles⁷⁶. La súplica fue favorablemente acogida por el ministro de Fomento, Gimeno, quien la presentó a las Cortes en forma de proyecto de ley, donde topó con la tenaz oposición de La Cierva, "obcecado enemigo de las empresas de ferrocarriles".

Mientras se discutía en ambas cámaras el mencionado proyecto, que no llegó a convertirse en ley⁷⁷, los agentes exigieron a la empresa que definiera

⁷⁰ Memoria (1919), pp. 8, 9 y 17; MZA (1932), pp. 152; MZA (1934), pp. 9-10. Fueron cifras ligeramente superiores a las previstas por Maristany en la Orden nº. 212.

⁷¹ Martín-Montalvo (1930-1931).

⁷² Cambó (1918-1921), VI, pp. 229-232.

⁷³ AHF, Presupuestos, L. 77, IV (Servicio de Vía y Obras), fols. 293-298 y L. N. 78, V (Servicio de Movimiento), fols. 200-209.

⁷⁴ Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), p. 198.

⁷⁵ Memoria (1919), p. 13.

⁷⁶ Memoria (1919), p.14. El texto completo en Cambó (1918-1921), VI, pp. 230-237.

⁷⁷ La presumible elevación de las tarifas produjo una eclosión de opiniones adversas y favorables similar a la de 1918. A los que inculpaban de la crisis a la "incapacidad de los direc-

la cuantía de las mejoras y aclarara las escalas a aplicar en el supuesto de que el proyecto se convirtiera en decreto⁷⁸. La Dirección se resistió cuanto pudo, pero hubo de ceder ante las presiones de los agentes y los requerimientos del Gobierno⁷⁹. Para su infortunio, el proyecto de ley se congela en el Congreso mientras los trabajadores exigen, con amenazas de huelga incluidas, la percepción inmediata de los haberes prometidos en base a la hipotética subida de tarifas. La solución, una solución no deseada por las empresas que temían, con razón, la dependencia que iba a suponer su endeudamiento con el Estado, llega con los anticipos con carácter reintegrable⁸⁰. Por Real Orden de la Presidencia de 23 de marzo de 1920 el Estado anticipaba a las concesionarias, con carácter reintegrable, la cantidad a que ascendieran durante un mes los aumentos de los haberes. Se trataba de una medida de emergencia destinada a apaciguar los ánimos de los empleados, entre tanto se daba

tivos", subdirector de la Compañía, Coderch, desde las páginas de la Gaceta de los Caminos de Hierro (febrero de 1920), les sugería que repararan en la situación -no muy diferente- de los ferrocarriles franceses, ingleses y americanos y añadía con sarcasmo: "Piensen en ello nuestros severos cantones, para no perder el tiempo, rebuscando mirlos blancos capaces de explotar ferrocarriles con grandes o pequeños beneficios, sobre la base de tarifas baratas, materiales caros y personal cuya jornada se reduzca, aumentando a la vez en proporciones muy sensibles sus salarios". Que las compañías tienen razón es indiscutible -declara la Gaceta de la Bolsa en enero de 1920-, pero la verdadera incógnita es saber -puntualiza- si el pueblo querrá y podrá resistir el nuevo crecimiento que en sus medios indispensables de subsistencia determinará la subida.

⁷⁸ Peña Boeuf y Pérez Conesa (1940), I, p. 20. El 10 de enero de 1920 se presentó a las concesionarias una instancia suscrita por una comisión de empleados de Norte, MZA y MCP, reclamando con carácter de urgencia las oportunas mejoras (AHE, P/98/220: Nota dirigida por la Comisión de Norte, MZA y MCP sobre los asuntos de sueldo que el personal solicita de las compañías. Enero de 1920). Las solicitudes dirigidas por el personal de MZA a su Director en P/59/55. Ante el silencio de las concesionarias y al ver que la discusión del proyecto en el Congreso se encontraban en punto muerto, la comisión vuelve a la carga, exigiendo, el 5 de marzo, «contestación categórica en el plazo de cuarenta y ocho horas» mientras declinaba, en caso contrario, cualquier responsabilidad «sobre su actuación venidera» (P/59/55). Como ha resaltado Ortúñez (1999: 107), se había ido produciendo una multitud de enfrentamientos, recelos y situaciones confusas entre empresas, trabajadores, Estado y pública que dificultaba cualquier solución.

⁷⁹ Los cálculos de MZA que justifican la subida se pueden consultar en AHE P/58/36: Estudios sobre las mejoras y distribución de aumento de tarifas y la aplicación de la jornada de ocho horas (18 de noviembre de 1919) y "Nueva adición a la nota [anterior]" y en P/60/71: Fórmulas posibles de las mejoras que la Compañía MZA pudiera conceder en el caso de aprobación de un incremento de las tarifas en un 35 por 100. Todo este expediente es de gran interés, en especial los documentos «Informe sobre el aumento necesario en las tarifas para la mejora del personal» y «Nuevas mejoras que podrían concederse al personal en el caso que una nueva elevación de tarifas las hiciese posibles». Para los gestores la subida tarifaria representaba el mínimo exigible si realmente se quería ofrecer al personal una mejora equivalente al incremento del coste de la vida

⁸⁰ Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), I, p. 289; Peña Boeuf y Pérez Conesa (1940), I, pp. 20-26 y 40-43: «La concesión de anticipos para mejora de haberes del personal ferroviario (...)» y «Problema ferroviario visto por las compañías ferroviarias». Los agentes convirtieron la amenaza en realidad el 23 de marzo (S/60/77: Negociaciones y huelga de los ferroviarios. Marzo de 1920); la huelga, sin embargo, apenas duró 24 horas debido a la publicación al día siguiente en la Gaceta de la R.O. de la Presidencia del Consejo de Ministros por la que el Gobierno se comprometía a anticipar a las concesionarias las cantidades a que ascendieran durante un mes los aumentos de los haberes ofrecidos al personal (P/60/81: Real Ordenes u borradores por los que se autorizan anticipos a las Compañías los aumentos ofrecidos a su personal. Marzo y abril de 1920; "Huelga relámpago", en Gaceta de los Caminos de Hierro (1920), n.º 3256).

luz verde a la subida de las tarifas o se encontraba una solución alternativa. Ni se aprobó el decreto, ni hubo otra solución y, así, mes tras mes, se fueron sucediendo las órdenes para repetir los anticipos⁸¹ mientras los trabajadores, lograda la subida, buscarán consolidarla como sueldo fijo y repercutirla sobre los derechos pasivos, lo que conseguirán por Real Orden de 10 de abril de 1921 siendo La Cierva ministro de Fomento⁸². Bajo la influencia de los nuevos haberes, las pensiones se van a duplicar a partir de este momento. Sin contar con estas, el gasto de personal pasó de 55,2 millones de pesetas en 1919 a 77,8 en 1920 y 94,3 en 1921. Es el momento en que tienen lugar las tasas de crecimiento anual más elevadas -17,6, 34,4 y 19,1 por 100- de todo el período. El anticipo -17,9 millones entre abril y diciembre de 1920 y 151,9 en todo el período de vigencia (Apéndice: Cuadro 3, Columna "anticipos") - cubrió una parte importante de la subida, el resto del aumento fue provocado, en lo que será ya una constante hasta la década de los treinta, por la implantación de la nueva jornada laboral y las medidas de carácter social.

Así pues, desde abril de 1920, los haberes propiamente dichos del personal de plantilla quedaron integrados por los siguientes conceptos (Orden de la Dirección General n.º. 216): a) haber antiguo; b) plus con cargo a la Compañía (hasta 1926), que oscilaba entre el 20 y el 35 por 100 del haber; c) plus con cargo al anticipo del Estado (hasta 1926) y d) gratificación general de una mensualidad de acuerdo con los nuevos haberes (sueldos matrices más los dos pluses). Sumadas las cuatro rúbricas, el incremento efectivo de los haberes con referencia a 1913 se situó entre un 133 por 100 para los sueldos inferiores a 1500 o 4 pesetas de jornal diario y entre 75 y 96 por 100 para los superiores a 6000 pesetas que no recibían gratificación especial; el aumento medio por agente fue de 125 por 100⁸³. La curva de trazo continuo de la Gráfica 5 ilustra de forma meridiana el curso que siguió hasta 1935 el conjunto de todas ellas (en el Apéndice, Cuadro 3 se muestran desagregadas), que en realidad son las que conforman la masa salarial del personal fijo en sentido estricto. En los primeros años, y por las razones ya aducidas, la curva muestra un crecimiento espectacular. Desde entonces, la trayectoria sigue siendo ascendente, pero el ritmo de crecimiento es mucho más sosegado y se debe a dos causas fundamentales: aumento del tráfico e implantación progresiva de la nueva jornada laboral.

No cabe duda de que gracias a los anticipos la empresa pudo capear el temporal sin incurrir en déficits entre 1920 y 1923⁸⁴. Gracias a ellos los tra-

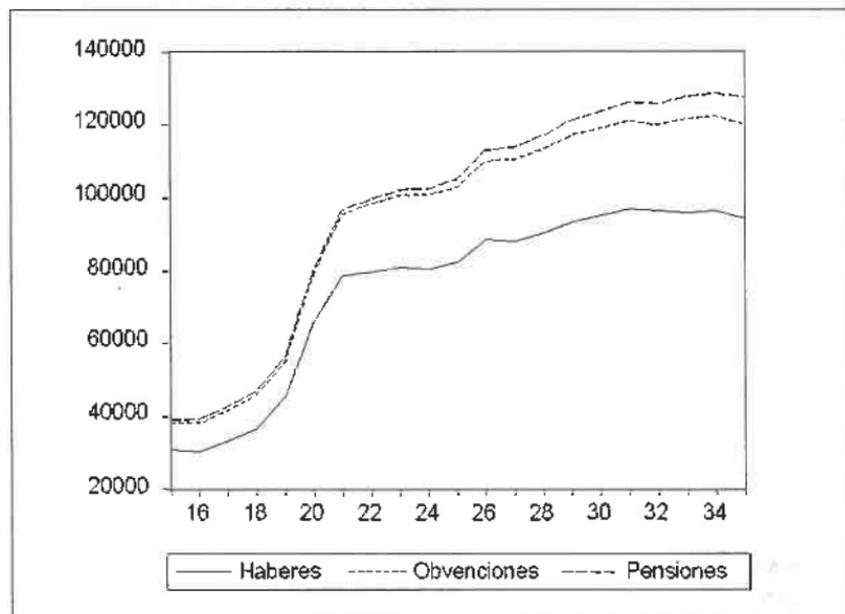
⁸¹ AHE, P/108/235: Reales ordenes autorizando las prórrogas de anticipos entregados por el Estado a las Compañías y del aumento de tarifas del 15 por 100. De abril de 1920 a diciembre de 1923. Ver Cambo (1918-1921), VI, pp. 242-243.

⁸² Los trabajadores recurrieron al Presidente del Consejo de Ministros anunciándole la presentación de un oficio de huelga que se llevaría a efecto si no se atendían sus reivindicaciones [MZA (1932), p. 155; Memoria (1920), pp. 14-15; Memoria (1921), pp. 14-15].

⁸³ Se excluyen los agentes superiores, que no reciben la mensualidad, sino una gratificación especial. MZA (1934), pp. 12-13; con más detalle en Orden de la Dirección general n.º. 216. La misma información en Ministerio de Trabajo (1927: XXCI).

⁸⁴ Lo recibido por la empresa durante el período de vigencia del anticipo de personal ascendió a 151,75 millones de pesetas, de los que 139,05 correspondieron a la red y los 12,7 restantes a las minas de La Reunión (AHE, S/33/78: Estados de Contabilidad Comparada de la Compañía. De no haberse concedido aquella suma la empresa hubiera arrojado un saldo negativo como se hace constar en la «Ponencia» remitida por la Dirección al Directorio» (P/113/254).

Gráfico 4: Evolución (en miles de pesetas) de los haberes, obvenciones y pensiones de MZA, 1915-1935.



Fuente: Apéndice, Cuadros 3 y 4 (Columna 2)

bajadores pudieron recuperar e incluso mejorar, a partir de entonces, el poder adquisitivo perdido durante el ciclo bélico; lo mismo sucedió en otros sectores⁸⁵. Pero tanto para la Compañía como para el Estado se trataba de una mala solución. Para la primera porque sólo cubría provisionalmente los pluses establecidos en abril de 1920; quedaban a cargo de la empresa los pluses antiguos, la gratificación general de una mensualidad y los temidos gastos que la implantación de la jornada de ocho horas “había de producir”⁸⁶. Y para el segundo porque recargaba la ya exhausta hacienda pública⁸⁷. La comisión de funcionarios que, a fines de 1923, se encargó de examinar la contabilidad de las empresas⁸⁸, elogió el rigor contable de la Compañía y estimó “suficientes” la razones aducidas para la concesión del “auxilio anticipado” por el Tesoro, pero consideró que este era “excesivo” pues, a juzgar por sus cálculos, los haberes de sus agentes sobrepasaban con creces a los del “personal dependiente del Estado y aun de las demás empresas y servicios”, ade-

⁸⁵ Maluquer (1989).

⁸⁶ MZA (1932), p. 156.

⁸⁷ Fueron pagadas directamente desde el Presupuesto, Comin, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), I, p. 307.

⁸⁸ El Directorio militar consideró necesario examinar la contabilidad de las empresas (R.D. de 20 de octubre de 1923), para lo que se formaron las correspondientes comisiones de funcionarios que habrían de evaluar la información requerida de aquellas (ingresos, gastos de explotación, cargas financieras, dividendos, anticipos concedidos, etc.) correspondiente a los años 1913, 1919-1922 y 8 primeros meses de 1923 (AHF, P/113/257: Información que debían remitir las concesionarias). El 6 de noviembre remitía Maristany al Presidente de la 2ª Comisión Investigadora toda la información requerida.

más de disfrutar de “otras ventajas no despreciables”. Para evitar el “déficit que resultaría de la supresión de los anticipos” sin modificar las tarifas –los dos grandes objetivos–, la comisión sugería, entre otras medidas, que se redujera el número de agentes y no le parecía “improcedente” se practicara también “un descuento gradual sobre sus haberes (...), de poca importancia relativa, pero no despreciable en atención al importe global”⁸⁹. La compañía, temerosa de perder las ayudas, pero también con indudable realismo, negó que sus empleados estuvieran mejor pagados que los de otras “industrias similares”, justificó “los haberes y ventajas” de sus empleados e indicó que no le parecía “prudente ni procedente intentar siquiera una reducción” porque “el coste de la vida no permitiría realizarlo sin grave quebranto para el personal”, especialmente el “modesto”, lo que –le recuerda a la comisión con gran ironía– “no debe estar seguramente el ánimo de los que rigen actualmente la Nación”⁹⁰. Sin reducción de salarios, con la nueva jornada laboral implantándose y el tráfico en aumento –se estaba superando la crisis posbélica–, no cabía esperar, contra lo que la comisión sostenía, una contracción de los gastos laborales –tampoco de los demás asientos– sino todo lo contrario⁹¹.

Ahora bien, como se puede ver en el Gráfico 4 y en el Cuadro 4, Columna 2 “obvenciones”, del Apéndice, los agentes de plantilla recibían, además, otros muchos ingresos o “emolumentos”, retribución directa –horas extraordinarias por ejemplo, trabajos destajo, sobresueldos por el desempeño de cargos de mayor categoría– de trabajos realizados, en unos casos; consecuencia de la implantación y extensión de instituciones de carácter benéfico y de previsión social –socorros por bajas de enfermedad y accidente, ayudas a los agentes de poco sueldo y familia numerosa, descansos remunerados, indemnizaciones por gastos en medicinas y botica–, en otros. A ellos hay que agregar diferentes tipos de a) primas –recaudación suplementaria, regularidad de la marcha, ahorro de carbón y lubricantes y reparaciones de material móvil– con las que la concesionaria trató de incentivar al personal tratando de mejorar su productividad, y b) de indemnizaciones a los que hubo de hacer frente como vestuario, gastos de viajes, fijos y eventuales, cambio de residencia

⁸⁹ AHF, P/113/257: Informe de la 2ª Comisión investigadora, 29 de noviembre de 1923. La comisión consideraba factible la doble operación pues «se había iniciado una tendencia a la armonía entre capital y trabajo».

⁹⁰ AHF, P/113/257: Observaciones que a la compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante ha sugerido el informe redactado sobre la misma por la 2ª comisión investigadora y Nota sobre los gastos de explotación. En términos semejantes se expresó la comisión encargada de analizar la contabilidad de Norte; en su opinión, el personal era «en exceso numerosos» y «estaba pagado en demasía». A lo que la Dirección de Norte puntualiza: «como es de suponer, la Compañía no tiene ningún interés en aumentar sus gastos de personal (...), todo lo que pudiera gastar de menos en personal, sería una economía para ella, presente o futura. Si aumenta el número de agentes es porque lo encuentra absolutamente indispensable [y ofrece diversas razones para demostrarlo]. Por el gusto de tener mucha gente no aumentaría su carga, no solamente en el sueldo [que considera justo] sino también en los conceptos suplementarios de remuneración» (AHF P/113/258: Contestación de la Compañía [Norte] al informe redactado por la primera comisión investigadora nombrada por R.O. de 20 de octubre de año corriente de 1923). En cualquier caso, el reproche mayor de la comisión investigadora a las cuentas de Norte tuvo que ver con su no inclusión de los anticipos dentro de los gastos de explotación [Martínez Vara (2003)].

⁹¹ AHF, P/113/257: Nota sobre los gastos de explotación, noviembre de 1923. Para un análisis más extenso ver Ortúñez (1999), pp. 189-102.

o alquiler de viviendas. No se tienen en cuenta las partidas correspondientes: 1) a la aplicación, desde 1933, de los artículos 56 y 58 de la Ley de Contratos de Trabajo de 21 de noviembre de 1931 —“permisos anuales remunerados de siete días” y “ausencias retribuidas no periódicas de duración variable” al personal que no disfruta de licencia quincenal anual, en buena parte suplementario y temporero-, y 2) al exceso de jornada, desde 1934, porque podrían crear cierto confusiónismo⁹².

Tomados individualmente los anteriores renglones representaban un apreciable incremento monetario para los agentes, pero en conjunto supusieron un plus muy importante que osciló como media entre el 21 y 28 por 100 del monto de los sueldos durante todo el período analizado. Su ritmo de crecimiento fue diferente al seguido por los haberes, menos agitado en los primeros momentos, más vivo al final, coincidiendo, claro está, con la política social del régimen republicano.

Si en lugar de los ingresos de los agentes de plantilla se quisiera conocer los “desembolsos efectivos” de la empresa, siempre de acuerdo con las Ventajas, a las anteriores sumas habría que adicionar lo satisfecho en las pensiones —retiro, viudedad y orfandad—, escuelas del ferrocarril —lo no sufragado al personal docente, asistencia social y dormitorios (Apéndice: Cuadro 4, Columna 3).

La serie de desembolsos efectivos no recoge el “sacrificio real” que a la empresa “le supone la concesión de todas las ventajas” que ha otorgado al personal. Para evaluar éste deben agregarse las partidas que miden “las ventajas que en los transportes por sus líneas concede la [empresa] a su personal, lo que supone una disminución de ingresos”, y las que reflejan —anticipos, economato, viviendas gratuitas— los “intereses que deja de percibir y la amortización de los capitales invertidos en exclusivo beneficio del personal”. La serie resultante (Apéndice: Cuadro 4, Columna 4) tiene un interés menor y no se tiene en cuenta en este trabajo.

Además de estas partidas que se refieren a los agentes de plantilla la empresa había de costear los haberes del personal “suplementario y jornalero” (Cuadro 2, Columnas 2 y 3) y las cantidades abonadas “a los contratistas de diferentes servicios y trabajos en concepto de jornales” (Cuadro 2, Columna 3). Desgraciadamente las Ventajas ofrecen información muy concisa, y sólo a partir de 1919, faltando, además, los datos de 1932 y 1934. Se nos advierte, no obstante, que: 1^º) en los guarismos de los servicios de Vía y Obras figuran, también, los “haberes de los agentes empleados en trabajos realizados con cargo a créditos especiales”; y 2^º) que en lo abonado a los contratistas, dentro igualmente de Vía y Obras, se incluyen asimismo “cantidades satisfechas por la realización de obras y trabajos [también] con cargo a créditos especiales⁹³. Es decir que, del total de ambas sumas (Cuadro 2, Columna 4) sólo una parte (Cuadro 2, Columna 5) se contabiliza dentro de los “gastos de explotación”. La

⁹² Por lo que se refiere a la primera partida, permiso y ausencias para el personal que no disfruta de la licencia quincenal, conocemos lo que recibió cada uno de sus perceptores —personal de plantilla, auxiliares, suplementarios, temporero y mineros— en 1933 y 1935; falta 1934, aunque sabemos el global. En todo caso, se trata siempre de cantidades marginales: 260.006, 318.848, 301.860 y 305.907 en 1932, 1933, 1934, 1935. Las cifras correspondientes a los «excesos de jornada» son mayores, pero sólo se refieren a los dos últimos años, 1934 con 2.034.102 pesetas y 1935 con 1.412.307.

⁹³ Memoria (1919), p. 17.

otra va a "obras realizadas con cargo al primer establecimiento y a otras cuentas distintas de la explotación"⁹⁴. Las cifras más altas se refieren al período 1921-1929, coincidiendo con los *anticipos* del Estado, primero, y con la participación de la Caja Ferroviaria, desde 1926⁹⁵. Como ya se ha indicado, parece lógico suponer, aunque no abunden las pruebas, que este tipo de empleo fue siempre del agrado de los gestores pues, además de barato, y a diferencia del fijo, se podía reducir o aumentar de acuerdo con las exigencias del momento. En cualquier caso, lo que se deduce del Cuadro 2, cuya información se debe aceptar con no pocas reservas, es que los gastos de personal eventual, generalmente bastante olvidado, debieron suponer una suma bastante superior a la que registran las estadísticas de los costes de la explotación.

6. Crónica de un final anunciado

La solución definitiva debería llegar, como señala Tedde⁹⁶, con la aprobación del Estatuto Ferroviario (1924) por parte del Directorio militar. El Estado, a través de la Caja Ferroviaria, se haría cargo de las inversiones en material móvil y en la construcción de nuevas líneas, y con los incrementos de las tarifas se absorberían los costes de la explotación y las cargas financieras⁹⁷. Para las concesionarias, "el nuevo régimen suponía una asociación empresarial con el Estado, que, además de socio, era su regulador"⁹⁸. Hasta tanto no se implantase plenamente el nuevo régimen ferroviario, "se destinaban transitoriamente unos créditos estatales a las compañías, a fin de atender a los incrementos en los costes, debidos, sobre todo, a las nuevas necesidades de política laboral". La realidad —añade Tedde— fue muy otra. El Estatuto no se puso en vigor, se redujeron los créditos y las concesionarias agravaron la crisis que ya venían lastrando desde el momento en que por sí solas no podían arrostrar los nuevos costes laborales⁹⁹. El clima de inestabilidad y social también contribuyó lo suyo¹⁰⁰.

La crisis mundial incidirá en la economía española por el conducto del comercio y acabará afectando a toda la economía española. Los ingresos totales de MZA caen un 19 por 100 entre 1929 y 1935 (Apéndice: Columna 5, Cuadro 1). Ya antes de esta fecha habían aparecido indicios de crisis en el movimiento de viajeros. Durante la Gran Guerra y en los años que siguieron, el número de viajeros aumentó de forma espectacular, pero se estanca 1926

⁹⁴ Memoria (1922) p. 18, nota 1.

⁹⁵ AHF, S/38/78: Estados de Contabilidad Comparada, Cuadros 10: «Gastado cada año por créditos especiales en el ferrocarril» y Cuadro 18: «Gastado cada año en el ferrocarril por créditos especiales y gastos extraordinarios incluidos en la cuenta de Explotación (Servicios de Vía y Obras y Material y Tracción)». Aparte de la Ventaja, la otra fuente donde se puede seguir con cierta aproximación este empleo y gasto consiguiente son los Presupuestos.

⁹⁶ Tedde (1978).

⁹⁷ Parece que las ayudas para mejora del material rodante, a menudo, se destinaron para otros menesteres como fue el pago de salarios Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), I, p. 365.

⁹⁸ Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), I, p. 360; Artola (1978), I, p. 434.

⁹⁹ Tedde (1978) I, pp. 211-212 y 227. Ver asimismo: Unión Nacional Nacional Ferroviaria (1934), pp. 122-123; Asociación de Transportes por Vía Férrea (1934) y Ortúñez (1999), pp. 205-218.

¹⁰⁰ Vives (1935a), p. 76

Cuadro 2.- Personal eventual y de contrata: número e importes diversos, 1919-1935.

Años	Suplementarios y Jornaleros*		Contratas** Importe (pts) (3)	Suplencias y Contratas Importe (ptas)	
	Agentes (1)	Haberes (ptas) (2)		Total (ptas) (4)=(2)+(3)	Explotación*** (5)
1919	4.775	4.117.220	3.716.982	7.834.202	3.917.101
1920	6.088	6.293.366	6.046.053	12.339.419	9.272.956
1921	7.551	8.146.836	6.046.053	14.192.889	12.635.428
1922	8.489	9.514.281	12.348.776	21.863.057	15.755.264
1923	8.654	8.509.994	12.448.749	20.958.743	12.396.209
1924	9.956	15.905.049	11.371.440	27.276.489	15.732.787
1925	11.043	13.731.838	11.557.245	25.289.083	18.796.300
1926	7.818	10.368.949	10.112.007	20.480.956	14.544.335
1927	9.081	13.007.766	10.919.258	23.927.024	14.742.610
1928	9.630	13.300.001	10.252.481	23.552.482	14.650.410
1929	8.968	14.001.616	11.341.871	22.497.800	14.640.185
1930	7.018	11.248.900	6.217.198	17.008.201	13.822.522
1931	4.296	7.133.601	8.036.000	15.169.601	11.389.634
1932	--	--	--	--	--
1933	3.977	6.906.492	9.391.345	16.297.837	12.614.421
1934	--	--	--	--	--
1935	4.453	7.813.589	8.027.401	15.840.990	12.159.810

* Cantidades abonadas a los suplementarios y jornaleros de distintos servicios.

** Cantidades abonadas a los contratistas de diferentes servicios y trabajos en concepto de jornales. Se han excluido las cantidades correspondientes a los mineros.

*** Abonado por suplencias y contrata y contabilizado dentro de los gastos de la explotación del ferrocarril.

FUENTE: AHE, S/53/33, S/54/34 y S/55/45. Memorias (1919-1921) y MZA (1933-1935)

para caer en picado desde 1930. Lo propio sucede con el tráfico de gran velocidad¹⁰¹. Para las concesionarias la caída en ambos conceptos se debió, sobre todo, a la competencia de la carretera —era capaz, como ya se ha indicado, de aprovechar mejor las deseconomías de transporte ferroviarios¹⁰²— que, de 1923 a 1930, vio multiplicarse por seis el número de vehículos¹⁰³. La incidencia de la crisis de producción y consumo fue menor¹⁰⁴. De los

¹⁰¹ MZA (1932), pp. 82-113 (Cuadro 1-3 y Gráficos VII y VIII). Reparaz (1930), pp. 97-100 y 136-139.

¹⁰² Cuéllar (2003) p. 306.

¹⁰³ Para la reacción frente a la competencia de la carretera ver Hernández Marco (2002).

¹⁰⁴ Para MZA (1932: 107-109), autobuses y camiones no debían ser considerados sustitutos de las líneas férreas sino como complementos. En interés del Estado y del país convenía

28.1 millones de pesetas que MZA dejó de recaudar MZA en 1931, más del 68 por 100 fue detruido por esta causa¹⁰⁵. La empresa trató de neutralizar las ventajas de autobuses y camiones, que eran muchas y muy claras en varios terrenos, incrementando la velocidad media, lo que requería perfeccionar el material tractor, aumentando la frecuencia del servicio e intensificando el establecimiento de dobles vías¹⁰⁶. A estas medidas tendentes a competir en las características del servicio, MZA fue añadiendo en los años siguientes otras de promoción –tarjetas de abono para obreros en las grandes urbes, billetes familiares para la concurrencia a las playas, para grupos de excursionistas y deportistas, trenes especiales– que suponían una reducción indirecta del precio¹⁰⁷.

El desplome del tráfico de pequeña velocidad coincidió de pleno: a) con la decisión del Estado desde 1930 de no realizar nuevas aportaciones, si bien “para que las compañías pudieran hacer frente con los compromisos contraídos (...) les autorizó a emitir obligaciones avaladas por el Estado”¹⁰⁸, y b) con “la crisis general de producción y consumo”. Se cerraba, así, un largo período de acentuado crecimiento, con su máximo en 1929, iniciado en 1915. Aquí la competencia de la carretera fue menor, si bien incidió en las mercancías de rendimiento tarifario mayor. De los 60 millones de pesetas que por este concepto dejó de percibir la empresa en 1931 más del 80 por 100 tenía que ver con la crisis (MZA, 1932: 135). Desgraciadamente lo peor estaba aún por llegar sin que los gerentes pudieran hacer nada para cambiar una situación generada por causas que escapaban a su actuación.

Si resultaba impensable una mejora de los ingresos, se podía actuar, en cambio, sobre los costes de la explotación. Así lo entendió Maristany quien, para reducirlos, adoptó, en marzo de 1931, un paquete de medidas que el mismo calificó de radicales: supresión de algunos trenes, dejando únicamente los imprescindibles para aprovechar al máximo la capacidad de arrastre de las máquinas, supresión de los desplazamientos en vacío, lo que requería de los empleados mayor coordinación y celo, y reducción al máximo de combustible y materiales¹⁰⁹. De las relacionadas con el personal se hablará más adelante. Se trataba de evitar que “lleguen a ser insuficientes los ingresos de la explotación para atender los gastos, las pensiones y los compromisos hipotecarios”. Pero los costes se mostraron muy rígidos a la baja, no sólo los de tipo laboral, los mayores responsables, en opinión de los gestores, del cariz que

evitar cuanto pudiera contribuir a la ruina del ferrocarril) pues los destinos de ambas se identificaban (AHF S/38/74: “Alocución de Juan Alvarado a la Junta General de Accionistas celebrada el 27 de mayo de 1934”).

¹⁰⁵ MZA (1932), p. 135; AHF, S/250/1: Transportes mecánicos por carretera. Régimen de autorizaciones.

¹⁰⁶ Entre 1920 y 1931 MZA adquirió 361 máquinas y 727 coches; el número de locomotoras en servicio pasó de 894 en 1920 a 1120 en 1930 y su potencia de 771.553 a 1.380.880. De 1926 a 1931 el número de kilómetros de doble construidos fue de 488,7, siendo el total en 1931 788,7, lo que representaba el 22 por 100 de toda la red (MZA, 1932: 101-105).

¹⁰⁷ AHF S/39/1: Datos varios para la Junta de accionistas a celebrar el 26 de mayo de 1935. En este expediente existe una cabal descripción de las ventajas e inconvenientes de ambos medios de transporte, ferrocarril y camión y se aboga por la coordinación entre ambos.

¹⁰⁸ Artola (1978), 1, pp. 435-436.

¹⁰⁹ AHF S/24/63. Ver el excelente análisis que hace Ortúñez (1999:352-353) de la Circular enviada a los distintos servicios el 11 de marzo de 1931. Más información en MZA (1932).

estaba tomando la situación, sino también el combustible¹¹⁰, los materiales y lubricantes¹¹¹. La gran proporción de costes fijos, y los gastos de personal en buena proporción entraban en este capítulo, impedía que la fuerte reducción o restricción del tráfico se viera reflejada en la consiguiente disminución de los costes de producción.

Veamos la trayectoria seguida por los últimos en estos años. Un año antes de proclamarse la II República, arrecian de nuevo las demandas de los agentes en solicitud de mejoras salariales que, de ser aceptadas, supondrían a MZA desmedidos desembolsos (67 millones de pesetas/año; el producto líquido del ejercicio correspondiente, deducido el impuesto de utilidades únicamente alcanzó la cifra de 21,6 millones)¹¹². Para su examen e informe posterior, el 12 de enero de 1931 el Ministro de Fomento Estrada nombró una comisión presidida por Sánchez Cuervo y compuesta por dos representantes de las empresas, dos de los empleados y uno del Gobierno, que sería su presidente. La comisión no alcanzó ningún acuerdo, elevándose al ministerio tres dictámenes concernientes a cada una de las partes. El correspondiente a los representantes de las concesionarias revela un giro en la estrategia de estas frente al Estado. Después de reconocer su "absoluta y total" incapacidad para hacer frente a cualquier tipo de mejora en los haberes y de negar su necesidad, dice que, en el caso de que se produjera, no sería conveniente "recargar las actuales tarifas ferroviarias"¹¹³. Lo que se pretende desde ahora es, en palabras de Tedde, la "simple solicitud de auxilios directos gubernamentales"¹¹⁴.

A la vista de los tres dictámenes, el Gobierno dio solución al problema por Real Decreto -Decreto De la Cierva- de Presidencia de Gobierno de 26 de febrero, señalando el jornal mínimo de cinco pesetas y concediendo un aumento de media peseta para todos los jornales inferiores a seis pesetas. Comenzarían a surtir efecto a partir del 15 de marzo de 1931 y le supondría a la empresa un plus de dos millones de pesetas¹¹⁵. El Gobierno acepta como real la

¹¹⁰ AHF S/250/1. El 5 de octubre de 1932 Norte y MZA elevan una instancia al ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, protestando por reiterada elevación en el precio de tasa del carbón y por la prohibición de importar el inglés, de una calidad superior, y piden las oportunas compensaciones a las que creen tener derecho todas las concesionarias.

¹¹¹ En ese año la empresa consiguió recortar en más 9 millones los costes de explotación, pero no logró contraerlo más porque: 1) una parte importante de las economías quedó absorbida y contrarrestada por las mejoras de los haberes de los agentes de bajo salario impuestas por el Gobierno en febrero de 1931 («aumentos Cierva»); 2) se decretaron repetidas alzas en los precios de tasa de los carbones y lubricantes (el 3 de octubre de 1931 y el 8 de febrero de 1932 los directores de Norte y MZA remitieron sendas instancias al Ministro de Fomento solicitando compensaciones por la elevación de los precios de tasa del carbón y de las braquetas); 3) se incrementaron los precios en las tareas auxiliares de carga y descarga de mercancías y combustibles, como consecuencia de los aumentos de los jornales; y 4) hubo un aumento importante del número de guardesas «en razón de las nuevas disposiciones sobre la aplicación de las ocho horas» (Memoria: 1931, 9 y 25-27 y AHF S/37/70: «Datos para la Junta. Economías realizadas, 1930-1933»).

¹¹² P/241/564: Evaluación de las peticiones de aumento de salarios; P/241/566: Instancia de la Compañía MZA al Ministerio de Fomento exponiendo las peticiones económicas de los agentes y la imposibilidad de atenderlas. 11 de noviembre de 1930. Para sus cálculos utiliza el IPC de las plazas de Madrid y Barcelona (Ministerio de Trabajo y Previsión, 1930:18).

¹¹³ MZA (1934), p. 18; Peña Boeuf y Pérez Conesa (1940), IV, pp. 150-152.

¹¹⁴ Tedde (1978), 2, p. 22.

¹¹⁵ AHF S/37/70: Exposición General de la Situación de la Compañía en 1932. Guión para esta exposición (Junta de Accionistas). Las concesionarias interpretaron la disposición en el sen-

incapacidad de las concesionarias para otorgar aumentos de haberes y decide, para subvencionar la subida, incrementar, desde el 1 de abril, el seguro obligatorio de viajeros en un 33 por 100¹¹⁶.

El advenimiento de la República representaba para la clase trabajadora la posibilidad de ver realizados muchos de sus anhelos. Poco después de su proclamación y en lo que podía considerarse un mal presagio para las concesionarias, el 4 de julio se dictaron varios decretos convertidos en Ley el 13 de noviembre para que las concesionarias readmitiesen o jubilasen, si procediere, a los agentes de las mismas, que habían sido despedidos a causa de huelgas o conflictos sociales dentro del sector ferroviario, reconociéndoseles, a efectos de los derechos pasivos, el tiempo de permanencia fuera de ellas¹¹⁷. Desde que se puso en práctica hasta el 31 de octubre de 1933 le representó a MZA, que consideraba que la medida solo obedecía al deseo del Gobierno de satisfacer los deseos de "determinadas centros sindicales", la suma de 810.083 pesetas¹¹⁸.

Por su parte, los agentes no tardaron en exigir de nuevo mejoras de los haberes. En efecto, después de considerar insuficientes las mejoras logradas en febrero, se dirigieron al recién estrenado gobierno exigiendo su revisión al alza. De nuevo y con la representación de obreros (tres), empresas (tres), usuarios (tres) y Estado (dos, uno de ellos es el presidente), se forma otra comisión -Orden de la Presidencia de la República de 23 de septiembre de 1931-, que habría de informar y asesorar sobre las tres cuestiones que estaban en candilero: necesidad o no de los aumentos salariales, modo de arbitrar los recursos necesarios y plan racional de ulterior amortización de toda clase de personal ferroviario. De la ponencia que estudiaría el primero de los puntos se autoexcluyeron los agentes por considerar fuera de duda tanto la procedencia de la subida como la cuantía solicitada. Como era de esperar, los otros vocales, uno en representación de las empresas y el otro de los usuarios, consideraron -el texto no tiene desperdicio¹¹⁹- innecesaria la subida porque, según ellos, 1) los salarios de los agentes, en situación ventajosa comparados con los demás obreros adscritos a otras industrias, habían subido, con relación a 1913, más que el coste de la vida¹²⁰; 2) aparte de los salarios nominales, y a diferencia de los otros trabajadores, el personal ferroviario disfrutaban de gran número de ventajas que representan casi el 50 por 100 de sus salarios; 3) los aumentos solicitados -35 millones de pesetas en el caso de MZA- "resultan poco acomodados a los requerimientos de la lógica y a las exigencias de las explotaciones ferroviarias" pues la situación de las empresas es muy precaria debido a la reducción del tráfico, el aumento de los gastos y la compe-

tido de que no afectaba al personal temporero ni a los aprendices. Así lo vio también el Gobierno (Orden de 20 de agosto de 1932). Sin embargo, en junio de 1933 y pese a la oposición de las empresas, el Tribunal Central de Trabajo, decidió que tanto temporeros como aprendices también debían beneficiarse de las subidas propuestas en el Real decreto de 26 febrero de 1931.

¹¹⁶ Memoria (1930), p. 15. El decreto en AHF, P/241/572.

¹¹⁷ Se trata de una de las disposiciones que, debido a su simbolismo, más azoraron a concesionarias. MZA consideró que se «trataba de satisfacer los deseos vivamente manifestados por determinadas centrales sindicales» MZA (1934), p. 24.

¹¹⁸ MZA (1934), p. 23-24.

¹¹⁹ Peña Boeuf y Pérez Conesa (1940), IV, pp. 154-162.

¹²⁰ Utilizaban para sus cálculos el Boletín de Estadística N. 30 del Ministerio de Trabajo y Previsión (1930).

tencia ruínosa y desigual del transporte por carretera. No obstante, el vocal usuario reconoce que "la conveniencia de evitar males imponen, a su juicio, la concesión de algunas mejoras". Tras una apretada votación, la Comisión aprueba: aumentar en 1,25 pesetas el haber de las guardesas y aprendices con jornal inferior a tres pesetas diarias y fijar como haber mínimo el de seis pesetas diarias; no procede conceder otras mejoras.

En relación con la manera de arbitrar los recursos necesarios para costear estas mejoras, la Comisión, por ocho votos contra tres, concluye: 1) los recursos necesarios para una mejora de los haberes no pueden ser proporcionados por las concesionarias; 2) tampoco es conveniente elevar las tarifas porque deprimirían aún más el tráfico; y 3) estos deben venir del Estado. Finalmente, y por lo que respecta al tercero de los puntos, la Comisión aprueba, por seis votos contra cuatro, la amortización, que debería ser fijada por el Consejo Superior de Ferrocarriles, previo informe de la División encargada de la inspección de la línea, de todas las vacantes que se produzcan por todos los conceptos en la clase en que haya exceso de personal y favorecer las jubilaciones.

La Comisión elevó su dictamen el 10 de octubre de 1931 y el Consejo de Ministros de 1 de diciembre, con tres de sus miembros socialistas, autorizó, pese a la reacción contraria por insuficiente, del Sindicato Nacional Ferroviario, el incremento en los sueldos inferiores a 5.000 pesetas y de los jornales inferiores a 14. La mejora media vino a representar 22 pesetas trimestrales para guardesas y aprendices y 55 y 60 para el resto del personal que no rebasaba los tipos de sueldos y jornales señalados. Comenzarían a aplicarse en agosto de 1932 e incrementaría los costes de la empresa en 3,67 millones de pesetas. El Gobierno llegó, asimismo, a la conclusión de que la única forma de arbitrar medios para mejorar las retribuciones "de los obreros menos remunerados" era "elevando en un 3 por 100 la facturación de mercancías, y dejando el Estado a beneficio del personal la cantidad que le correspondiera con cargo al seguro obligatorio de viajeros¹²¹. En cualquier caso, estos incrementos salariales fueron exiguos y afectaron básicamente a los estratos más bajos del empleo. Por ello las curvas de salarios e ingresos del personal fijo (Gráfico 5) apenas experimentan alteración alguna. Debería dejarse ver en la de gastos de personal (Apéndice: Cuadro 2, Columna 2), donde están asentados los ingresos de empleados suplementarios, temporeros y de contrata, afectos a la explotación; pero en este capítulo hubo, como se puede apreciar en el Cuadro 1, reajustes de personal, lo que contrarrestó las mejoras ganadas.

Entretanto, el nuevo ministro de Trabajo, Largo Caballero, va introduciendo diversas medidas de política social que, aunque el Estado corra con parte de sus costes, no tienen precedente en ningún país¹²² y siembran el pánico en-

¹²¹ AHFP/241/572: Real Decreto disponiendo el aumento de salarios para los agentes y un aumento para el seguro obligatorio de viajeros; Vives (1935b), pp 219-229; MZA (1932), p. 169; MZA (1934), p. 28; y Memoria (1931), Anexo 9.

¹²² Memoria (1933), Anexo 11: Nota entregada al Ministerio Obras Públicas con fecha 1 de enero de 1934 suscrita por Norte y MZA, exponiendo la crítica situación de las Compañías y solicitando la adopción de medidas urgentes. Ambas concesionarias recuerdan al Ministro que mientras en todos los países se han «disminuido enormemente los gastos de explotación mediante reducciones en las remuneraciones del personal y en el número de agentes, en España no sólo no se han reducido los sueldos ni el número de agentes, sino que los gastos del personal en los momentos culminantes de la crisis se han visto formidablemente incrementados en estos dos últimos años por determinaciones de política social de los Gobiernos».

tre las concesionarias¹²³. Tales medidas se inspiraron en la legislación social-demócrata de la República de Weimar. Sólo un mes después de estrenado el nuevo régimen, el 24 de mayo de 1931, se publica un decreto aclaratorio al decreto-ley de 1 de marzo de 1929 y reglamento de 29 de enero de 1930 sobre el seguro obligatorio de maternidad que entraría en vigor a partir del 1 de enero de 1932. Con fecha 9 de septiembre del mismo año se promulgó otra ley, estableciendo normas nuevas en relación con la jornada de ocho horas en pasos a nivel y estaciones, es decir, en aquella parte del personal cuyo trabajo era marcadamente intermitente¹²⁴. La normativa estipulaba, además, el abono de horas extraordinarias con recargo del 25 por 100 en lugar de 20 como se venía haciendo.

Cierran el círculo de medidas de carácter social: el Decreto de 21 de noviembre estableciendo los Jurados Mixtos, sustitutos en las empresas de los Comités Paritarios de la Dictadura (ambos sustituyeron el antiguo marco liberal de las relaciones laborales), la Ley de 31 de mayo sobre el retiro obligatorio para obreros eventuales, la Ley de 21 de noviembre sobre contratos de trabajo, la Ley de 4 de julio de 1932 modificando los accidentes de trabajo, adaptando el texto al convenio internacional ratificado por España y convirtiendo en pensiones vitalicias las indemnizaciones que venían otorgándose en los casos de incapacidad y el descanso quincenal retribuido o la limitación de horas extraordinarias a los fogoneros, el coste laboral se mantiene.

El conjunto de todas estas medidas de política social y de mejoras de haberes supusieron, no cabe duda, un encarecimiento real de los costes laborales, pero mucho menos de lo que denunciaban hiperbolizando las concesionarias [Apéndice: Cuadro 2, Columna 2, Cuadros 3, Columna 1 (recuérdese que no está aquí recogido el gasto en suplencias y contrata) y Cuadro 4, Columna 2]. MZA estimó que si las cantidades que supusieron no aparecen reflejadas en las cuentas de explotación se debe a que fueron contrarrestadas en buena medida por la política de economías que la empresa venía rigurosamente siguiendo¹²⁵.

Aunque no fueran muchas las salidas que le quedaba a la empresa para contraer este tipo de costes, intentó varias de ellas con éxito desigual. El mencionado plan de contención del gasto laboral iniciado en 1931 exigía que, además de no reemplazar a los agentes superiores del Consejo, Dirección y Jefaturas que fallecieran o se fueran jubilando, no se cubriesen las plazas vacantes que se produjesen sin la anuencia expresa de la Dirección, ni se autorizasen horas extraordinarias si previamente no se hubiese cumplido rigurosamente la jornada laboral. No debían contratarse más trabajadores temporales, despidiendo, en cambio, a los que exigieran las circunstancias una vez que se hubiera hecho una minuciosa revisión de todos los existentes¹²⁶. Entre

¹²³ Memoria (1931), pp. 24-27; Memoria (1932), pp. 26-33; Memoria (1933), pp. 26-34; Memoria (1934), pp. 23-25; y Memoria (1935), pp. 25-33.

¹²⁴ AHE, Libro de Presupuestos de la Red Antigua n.º. 161, fols. 184-190.

¹²⁵ Norte y MZA (1935); AHE S/38/78: «Economías Realizadas, 1930-1933»; AHE S/57/59: Economías realizadas durante 1931 y 1932 y parte en que fueron compensadas por el aumento de gastos.

¹²⁶ Para reducir otros gastos se propuso, igualmente, suprimir algunos trenes, dejando únicamente los imprescindibles para aprovechar al máximo la capacidad de arrastre de las máquinas; evitar los desplazamientos en vacío, lo que requería de los empleados mayor coordinación y celo; reducir al máximo combustible y materiales.

1931 y 1932 el número de agentes fijos aumentó en 1559 (Apéndice: Cuadro 3, Columna), probablemente debido a la reincorporación de algunos al amparo del decreto del 4 de julio, a la contratación de más personal en las estaciones y al aumento de guardabarreras al aplicarse la nueva jornada laboral en las estaciones y en los pasos a nivel. El elevado número de guardesas y su bajo nivel salarial explicarían la escasisima incidencia -1,8 por 100 más en 1932 respecto a 1930- de este gasto en el total de los haberes¹²⁷. Para contrarrestar el aumento del gasto suscitado por la aplicación de la jornada de las ocho horas en las estaciones de mediano y reducido tráfico, la empresa solicitó del Ministro de Obras Públicas la posibilidad de suprimir el servicio de varios apartaderos, cerrar determinadas estaciones a ciertas horas y restringir el servicio en otras.

Pero entre 1933 y 1935 la situación es ya alarmante¹²⁸. Pese a estas y otras medidas tomadas para contener el gasto¹²⁹, éste volvió a sobrepasar al del año anterior tanto en 1933 (11,4 millones de pesetas) como en 1934 (5,6 millones) y no precisamente debido a la política social del Gobierno -de 1931 a 1935 la rúbrica de personal se mantuvo estacionaria-, como se insiste en las Memorias, sino a causa del incremento en las partidas de materiales (7,6 millones en 1933, 3,4 en 1934) e indemnizaciones (0,8 en 1933, 2,1 en 1934). Después de bastante tiempo de desatención en razón de las necesarias economías, a la empresa no le quedó más remedio que aumentar, en los años siguientes, los recursos destinados a la conservación de las vías y al mantenimiento y reparación de locomotoras, coches y vagones para, así, detener el creciente deterioro del servicio y poder competir con autobuses y camiones. Uno de los efectos colaterales de este deterioro fue el repunte de los gastos en indemnizaciones por pérdidas y averías que se observa en estos años y que la empresa atribuyó a la falta de celo e indisciplina de los agentes¹³⁰. En 1935 la empresa consigue situar de nuevo los gastos de explotación -y entre ellos los de personal- por debajo del ejercicio anterior, pero, y pese al

¹²⁷ En 1930 existían en la plantilla 1907 guardabarreras, de los que 524 eran hombres y 1.383 mujeres. Los primeros ganaban en ese año 3, 91 pesetas diarias y las segundas sólo 1,11. El número de unos y otros se incrementó de forma notoria al implantarse la jornada de ocho horas, pero los salarios, aunque mejoraron, siguieron siendo muy bajos, especialmente el de las guardesas.

¹²⁸ El calificativo es del presidente del Consejo de Administración, Juan Alvarado, quien, en 1933, reconocía ante la Junta de Accionistas que era casi un «milagro haber llegado hasta aquí» (AHE, S/39/1 y S/38/78: "Exposición general de la situación de la Compañía en 1933. Guión para su exposición"). "No vivimos más que retrasando pagos", se dice con amargura en una nota interior (AHE, S/250/3: "Gravísimo estado de tesorería", Febrero de 1934). La Compañía reconoce que no está en condiciones de hacer efectiva a sus trabajadores las mensualidades extraordinarias de abril y mayo y pide que se le permita retrasar los pagos o que el Estado arbitre algún tipo de mecanismos para allegar los fondos.

¹²⁹ AHE S/38/70: Medidas posibles a tomar para el perfeccionamiento y saneamiento de la explotación.

¹³⁰ Memoria (1934): Circular de la Dirección General de la Compañía nº. 271, fecha 19 de noviembre de 1934, llamando la atención al personal sobre diversos puntos de importancia, Anexo 17, pp. 179-183. Aparte de las medidas de tipo disciplinario, la empresa recuerda a sus empleados la necesidad de que su trato tanto con el público como con los paquetes y mercancías sea en todo momento deferente y atento, en el primer caso, y cuidadoso en el segundo. La acogida por parte de los empleados no debió ser la mejor pues al tiempo que se les rogaba colaboración MZA y Norte pedían al Ministerio de Obras Públicas "no pagar la extraordinaria de abril debido a la situación de Tesorería" (AHE, S/56/57).

incremento de las tarifas, el sacrificio realizado no logra “compensar la extraordinaria reducción del tráfico” pese al aumento de las tarifas en mayo del ejercicio anterior¹³¹. La situación se ha convertido en “desesperada”¹³².

7. Reflexión final

Cabría preguntarse si hubiera sido posible reducir más los gastos del personal. La propia empresa, que se quejaba de las mejoras que, aparte de los haberes, disfrutaba el personal por lo que éstas incidían en los costes totales, se jactaba, en cambio, de su existencia, las creía justas, necesarias¹³³ e imprescindibles a tenor de lo que ocurría en otros países, y reconocía, paradójicamente, que su personal –incluyendo suplementarios y temporeros– se hallaba, cuando menos, tan racionalmente utilizado como el de otras redes en el exterior, como la francesa, que siempre se tomaba como principal referente¹³⁴.

Podría argumentarse, igualmente, que el personal ferroviario, además de tener el puesto fijo e impedir así a la empresa realizar reajustes cuando la explotación lo requiriera, tenía remuneraciones altas, no acordes con la productividad¹³⁵, además de disfrutar de otras ventajas, lo que, junto con las elevadas cargas financieras, ahogaba a la empresa. Esto es lo que ella aireó una y otra vez y, desde luego, constituye parte de la verdad, pero no es, como se ha visto, toda ella. Es cierto que el empleo era para toda la vida, pero sólo en el caso de los agentes de plantilla. La empresa utilizó a su libre albedrío el colchón formado por suplementarios, temporeros y personal de contrata, a quienes las “ventajas” de la Compañía casi nunca alcanzaron y los efectos de la política social de Estado tardaron mucho en llegar y lo hicieron con cuentagotas¹³⁶. Aunque las protestas de la empresa por las subidas de los salarios eran lógicas, éstas, como la propia empresa admitió en más de una ocasión, se limitaron a seguir a los precios, recuperando el poder adquisitivo de 1914, bastante bajo para buena parte de los trabajadores como se encargará de recordar un nostálgico accionista años después¹³⁷.

¹³¹ Memoria (1935), pp. 34-35. El 15 de enero de 1936 la Dirección remitió una circular a todos los agentes para darles a conocer la situación económica, recordarles las medidas hasta entonces tomadas, dejando abiertas las puertas a otras posibles, e instarles, una vez más, a que cooperasen en la defensa de la Compañía que, en el fondo, era la suya también [Memoria (1935), Anexo nº 75, Circular 277, pp. 289-292].

¹³² AHE, S/250/5: Situación de la Compañía. Abril de 1936. Después de enumerar las causas que han llevado a esta situación la nota concluye: “Hoy día no es fácil que no haya otra solución definitiva que el ferrocarril deje de ser un negocio industrial y pase a ser *exclusivamente* [la cursiva es nuestra] un servicio público”.

¹³³ AHE P/113/257: “Observaciones que a la compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante ha sugerido el informe redactado sobre la misma por la 2ª comisión investigadora” y «Nota sobre los gastos de explotación», noviembre y diciembre de 1923.

¹³⁴ MZA (1932), pp. 177-179.

¹³⁵ Martínez Vara (2004).

¹³⁶ En 1909 y dentro del grupo de obreros especiales del Servicio de Vía y Obras había suplementarios aspirantes llevaban esperando pasar a fijos entre 10 y 20 años (AHE S/49/4: Reglas y condiciones para el ingreso del personal técnico y administrativo).

¹³⁷ «Hasta hace pocos años este problema [ferroviario] no existía» porque «se hacían 14 horas diarias y se daba un jornal miserable». (AHE, S/37/70: Intervención de Sánchez Varela en la Junta General de Accionistas de 28 de mayo de 1933).

Como ya indiqué en otro lugar, el problema no eran solo los costes sociales de la política republicana o los “elevados salarios” –de hecho la estructura de costes apenas se alteró entre 1913 y 1935 (Cuadro 1)– sino que, como se ha visto, estaban también: 1) la pesada carga financiera heredada –intereses y amortización de los empréstitos– de la que no se liberó, antes al contrario, se agravó en los últimos años; 2) los efectos encarecedores de la política proteccionista y nacionalista, manifestada a través de la obligada adquisición de inputs en el mercado interior¹³⁸; y, sobre todo, 3) el bajo nivel económico del país, pese al crecimiento nada desdeñable del primer tercio¹³⁹, y el descenso de las recaudaciones debido no tanto a la aparición de medios de transporte alternativos como a la generalización de la crisis de “producción y consumo” desde 1929 en un país atrasado (Apéndice: Cuadro 5, Columna 1). Como señaló el que fuera director de Los Caminos de Hierro, A. Imedio, la disminución del tráfico hizo que los ferrocarriles funcionaran a media capacidad, “teniendo improductivos y paralizados grandes elementos de explotación que pesan sobre la cuenta de conservación y de primer establecimiento y que de no ser por [esa causa] darían buen rendimiento”¹⁴⁰. En estas condiciones era de todo punto imposible que mejoraran el tan deteriorado coeficiente de explotación y la productividad de los agentes por más planes de contención del gasto que se ensayaran¹⁴¹. Su capacidad para generar beneficios resultaba nula.

Bibliografía

- ANDRE, E. L. (1920), “Las tarifas ferroviarias, el régimen jurídico y la situación financiera de las Compañías”, en *Revista de Economía Nacional* (1920) n.º 22, p. 375.
- ANDREW, F.W.G. (2000), «Employment on the railways in east Kent, 1841-1914», en *The Journal of Transport History* 21/1, pp. 54-71.
- ANES, R. (1978), “Relaciones entre el ferrocarril y la economía”, en ARTOLA (Dir.) (1978), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Banco de España, VOL. 2, pp. 355-512.
- ARTOLA, M. (1978), “La acción del Estado”, en ARTOLA (Dir.) (1978), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Banco de España, VOL. 1, pp. 341-453.
- ASOCIACION DE TRANSPORTES por VIA FERREA (1935), *El problema del carbón en los ferrocarriles*, Madrid, Gráficas Administrativas.
- ASOCIACION General de Transportes por Vía Férrea (AGTVF) (1935), *Tres años de política ferroviaria. Memoria de la actuación de esta entidad rendida por el consejero delegado D. Blas Vives*, Madrid, Gráfica Administrativa.

¹³⁸ Vives (1935a). Una enumeración de las causas de la crisis de las concesionarias en Jiménez Ontiveros (1940), pp. 708-710, y particularmente de MZA, AHF, S/250/5: «Situación de la Compañía». Abril de 1936.

¹³⁹ Catalán (1995).

¹⁴⁰ Imedio (1935), pp. 71-72. «En realidad los gastos no han aumentado mucho, sino que los ingresos han sufrido un verdadero descenso vertical» se atreve a señalar Jiménez Ontiveros (1940: 110).

¹⁴¹ El 15 de enero de 1936, su director, E. Alfonso, remite una circular a todos sus empleados explicándoles el «gravísimo» estado económico de la empresa y les pide colaboración para superarla y, sobre todo, comprensión ante el endurecimiento de medidas ya en funcionamiento y otras que se van a implantar [Memoria (1935), Anexo 75, pp. 289-292].

- BALLESTEROS, E. (1997), "Una estimación del coste de la vida en España, 1861-1932", en *Revista de Historia Económica*, XV, 2, pp. 363-398.
- BALLESTEROS, E. y MARTINEZ VARA, T. (2001), "La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935", en *Revista de Historia Económica*, 3, pp. 636-678.
- BENITO, J. de (1935), *Las compañías de ferrocarriles en quiebra: una sangría agotadora del Estado Español*, Madrid, Enrique Prieto.
- BOLETIN DEL INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1912-1924).
- BRAVO, J.A. (1935), "Bases para la solución del problema ferroviario", en *Economía Española*, Madrid.
- CABRERA, M y REY REGUILLO, F. (2002), *El poder de los empresarios. Política y economía en la España contemporánea (1875-2000)*, Madrid, Taurus.
- CAMBO, F. (Dir.) (1918-1921), *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, D. Madrid, Gráficas Reunidas, 6 volúmenes.
- CANALS, S. (1912), *La huelga de los ferrocarriles*, Madrid.
- CARRERAS, A. (1999), "Los ferrocarriles en Europa: algunas perspectivas históricas", en Muñoz Rubio, Sanz Fernández y Vidal Olivares, *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998*, pp. 33-53.
- CARRERAS, A. y X. TAFUNELL (1993), "La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación", *Revista de Historia Industrial*, 3, pp.127-175.
- CATALAN, J. (1995), *La economía española y la segunda guerra mundial*, Barcelona, Ariel.
- CHANNON, G. (2001), *Railways in Britain and the United States, 1830, 1830-1940 Studies in Economic and Business History*, Aldershot, Ashgate.
- COMIN, F. (1999), "Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1935)", en Muñoz Rubio, Sanz Fernández y Vidal Olivares, *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998*, pp. 255-274.
- COMIN, F., MARTIN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J. (1998), *150 Años de Historia de los Ferrocarriles en España*, Madrid, Anaya y FFE.
- CUELLAR, D. (2003), *Los Transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950)*, *Economía, Empresas y Territorio*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- FITZGERALD, R. (1988), *British labour Management and Industrial Welfare, 1846-1939*, London, Groom Helm.
- GOMEZ, T. (1936), *Fracaso de las Compañías Ferroviarias ¿Quiénes son los responsables?: problemas nacionales*, Madrid, Gráficas Socialistas.
- GOMEZ MENDOZA, A. (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica*, Madrid, Alianza Editorial.
- GOMEZ MENDOZA, A. (1989a), *Ferrocarril, Industria y Mercado en la Modernización de España*, Madrid, Espasa-Calpe.
- GOMEZ MENDOZA, A. (1989b), "Transporte y comunicaciones", en *Estadísticas Históricas de España, siglos XIX y XX*, Madrid, Fundación Banco Exterior, pp. 269-326.
- GOMEZ MENDOZA, A. (1997), *Historia de España Menéndez Pidal, Vol. XXXIII. Los fundamentos de la España Liberal (1834-1900). La sociedad, la economía y las formas de vida*, Madrid, Espasa Calpe, pp. 467-515.
- GONZALEZ QUIJANO, P.M. (1916), "Los ferrocarriles españoles", en *Revista Nacional de Economía*, II, N.º.5, pp. 52-74.
- HERNANDEZ MARCO, J.L. (2002), "La reacción de las compañías ferroviarias a la competencia", en *Revista de Historia económica*, 2, pp. 335-364

- HOWLETT, P. (2000), «Evidence of the Existence of an Internal Labour Market in the Great Eastern Railway Company, 1875-1905», en *Business History*, Vol. 42, Nº 1, pp. 21-40.
- HOWLETT, P. (2001), *Careers for the unskilled in the Great Eastern Railway Company, 1870-1913*, London School of Economics (Working papers in economic History, no. 63/01).
- IMEDIO, A. (1935), "El problema ferroviario", en *Economía Española*, n. 25.
- IMEDIO DIAZ, A. (1928/1929), *Jornada de ocho horas en los Servicios Ferroviarios y ahorro de las extraordinarias. Segunda publicación especial de esta revista [Los Caminos de Hierro], Recopilada, Complementada y Concordada por el Director de la misma (.....)*, Madrid, Talleres Poligráficos.
- IMEDIO DIAZ, A. (1934), *Ferrocarriles. Explotación y legislación*, Madrid, Imprenta Sáez Hermanos.
- IMEDIO DIAZ, J. y FREISERO GARCIA, C. (1934), *Contabilidad General de las Compañías de Ferrocarriles y Empresas de transportes automóviles*, Madrid, Talleres Poligráficos.
- IMEDIO MORENO, A. L. (1906), *El ferrocarril por dentro*, Madrid, Imprenta El Semanario de Cabra.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS SOCIALES (1913), *Conflicto de obreros y empleados de las Compañías de Ferrocarriles: Septiembre Octubre de 1912*. Madrid, Sucra de M. Minuesa.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1923), *Movimiento de los precios al por menor en España durante la Guerra y la posguerra 1914-1922*, Madrid, Sobrinos de la Suc. de M. Minuesa de los Ríos.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1922), *Adaptación del régimen de la jornada de 8 horas a los servicios ferroviarios*, Madrid, Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos.
- JIMENEZ ONTIVEROS, F. (1940), *Estudios Económicos: Transportes por ferrocarril. Principios...de Economía Industrial*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- JUEZ E. P. (1992), *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*, Madrid, Universidad Complutense, Tesis Doctoral.
- JUEZ, E.P. (1999), "La jornada de trabajo en Ferrocarriles", en *II Jornadas de Historia Económica de las relaciones laborales*, Universidad de Sevilla, pp. 137-142.
- JUEZ GONZALO, E. P. (2000), *Los ferrocarriles de las antiguas compañías: una historia desconocida*, Gijón, Trea.
- LOVETT, P. (2000), «Evidence of the Existence of an Internal Labour Market in the Great Eastern Railway Company, 1875-1905», en *Business History*, Vol. 42, pp. 41-58.
- MACKINON, M. (1996), «New evidence on canadian wage rates, 1900-1930», en *Canadian Journal of Economics*, XXIX, No 1, pp. 114-131.
- MACKINON, M. (1998), «Careers North and South: Railway workers in Australia and Canada, 1885-1940», en *Railway management and its organisational structure: its impact on and diffusion into the general economy*. Proceedings Twelfth International Economic History Congress, Madrid, pp. 79-89.
- MARTIN-MONTALVO, M. (1930-1931), *Comités paritarios de ferrocarriles: legislación y jurisprudencia paritaria de Ferrocarriles. Disposiciones sobre jornadas de trabajo en estos servicios*, Madrid, Talleres Poligráficos.
- MARTINEZ VARA, T. (2003), "Empleo y gasto de personal en la compañía ferroviaria Norte. Una reflexión sobre la obra de Marquina", en *Estudios de*

- Historia y de Pensamiento Económico. Homenaje al Profesor Francisco Bustelo García del Real*, Madrid, Editorial Complutense, pp. 337-368.
- MARTINEZ VARA, T., "Labour cost in a leading Spanish company: MZA Railway Company, 1912-1935", aceptado en *Journal of Transport History*.
- MEMORIA (1913-1935), *Presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Señores Accionistas celebrada*, Madrid, Establecimiento Tipográfico "Sucesores de Rivadeneyra".
- MINISTERIO DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIA: (1927), *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al período 1914-1925*, Madrid, Sobrinos de Sucesora de M. Minuesa de los Ríos.
- MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISION (1930), *Boletín de Estadística*, N. 30, Madrid, Imprenta Juan Puyo.
- MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISION (1931), *Estadística de Salarios y jornadas de trabajo referida al período 1914-1930*, Madrid, Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995), *Renfe (1941-1991), Medio siglo de Ferrocarril público*, Madrid, Ediciones Luna.
- MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNANDEZ, J. Y VIDAL OLIVARES, J. (1999), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, CAM/Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MZA. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1908a), *Reglamento Provisional de la Contabilidad de los Servicios de la Red Antigua*, Madrid, Establecimiento Tipográfico "Sucesores de Rivadeneyra".
- MZA. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1908b), *Instrucción para la contabilidad del Servicio de Via y Obras*, Madrid.
- MZA. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1915), *Organización del Servicio y distribución del personal*, Barcelona, Imp. Henrich.
- MZA. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1932), *Reseña Histórica de su constitución y desarrollo. Actuación de la Compañía durante los últimos veinte años, 1913-1931*, Madrid, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra.
- MZA Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1933 y 1935), *Ventajas diversas disfrutadas por el personal de los diferentes servicios en el ejercicio de 1933 y 1935*.
- MZA Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1934), *Situación del personal en la Compañía M.Z.A. (1913-1933)*, Madrid, Sucesores de Ribadeneyra.
- NORTE (1912), *Instituciones establecidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en favor de su personal y mejoras que la Compañía concedió al mismo en los últimos años*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.
- NORTE (1916), *La Compañía del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto el problema ferroviario*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.
- NORTE y MZA (1933), *Compañía de los Caminos de Hierro y Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, Comisión mixta. El problema ferroviario*, Madrid.
- NORTE y MZA Compañía de los Caminos de Hierro y Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (1935), *La difícil situación financiera de los ferrocarriles españoles. Causas y posibles soluciones*, 1935, Gráfica Administrativa.

- ORTUÑEZ, P.P. (1999), *El proceso de nacionalización de los Ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías, 1913-1943*. Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Valladolid.
- ORTUÑO, E. (1920), *El problema ferroviario. Algunas consideraciones del nuevo régimen para la explotación de los ferrocarriles*, Madrid, Sucesores de Ribadeneira.
- PEÑA BOEUF, A Y PEREZ CONESA, G (DIRS.) (1940), *Antecedentes y datos para el estudio del Problema Ferroviario*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Junta Superior de Ferrocarriles, 4 volúmenes.
- REPARAZ, F. (1930), "Los resultados de la explotación de los Ferrocarriles Españoles en 1930", en *Ferrocarriles y Tranvías*, vol. 1, núm. 4, pp. 97-100 y vol. 1, núm. 5, pp. 136-139.
- RIUS, D. (1919), "El problema de los ferrocarriles españoles", en *Revista de Economía y Hacienda*, reproducido en *Gaceta de los Caminos de Hierro*, n.º. 3257.
- ROLDAN, S. (1972), "Precios, salarios y conflictos. El proceso inflacionista entre 1914 y 1920 (I)", en *Revista de Trabajo*, 37, pp. 5-66.
- SOTO CARMONA, A. (1989), *El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)*, Anthropos, Madrid.
- TEDDE DE LORCA, P. (1978), "Las compañías ferroviarias en España", en ARTOLA (dir.) (1978) *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Banco de España, Vol. 2. pp. 13-355.
- TEDDE DE LORCA, P. (1996), "La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces", Comín y Martín Aceña (eds.), *La empresa en la Historia de España*, Madrid, Civitas, pp. 264-301.
- TOMÁS GARCÍA, L.J. (1991), *La minería sevillana del carbón: Minas de la Reunión y la Compañía de los Ferrocarriles de MZA*. Sevilla, Excmª Diputación Provincial.
- TORRE, E. De la (1893-1935), *Anuario de los Ferrocarriles españoles*, Imp. Central de los Ferrocarriles.
- UNION NACIONAL ECONOMICA (1934), "Actividad de la Unión Nacional Económica. Informe que presenta "Unión Nacional Económica" ante la Comisión Parlamentaria de Obras Públicas, acerca del Proyecto de Ley de Ordenación Ferroviaria", en *Economía Española*, 19, 120-141.
- VIDAL OLIVARES, J. (1996), "Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1950-1914", en Comín y Martín Aceña (eds.), *La empresa en la Historia de España*, Madrid, Civitas, pp. 285-301.
- VIDAL OLIVARES, J. (1999), "La estructura de la propiedad de una gran empresa ferroviaria: Norte", en *Revista de Historia Económica*, 3, 99, pp. 623-662.
- VIDAL OLIVARES, J. Y ORTUÑEZ, P.P. (2001), "The Internationalization of Ownership of the Spanish Railway Companies, 1858-1936", en *Business History*, Vol. 44, No. 4, pp. 29-54.
- VIVES, B. (1935a), "Situación de los ferrocarriles españoles y sus causas", en *Economía Española*, 36, pp. 73-77.
- VIVES, B. (1935b), *Tres años de política ferroviaria (1º de mayo de 1932 a 30 de abril de 1935). Memoria de la actuación de esta entidad [Asociación General de Transportes por Vía Férrea] rendida por el consejero de legado D. Blas Vives*, Madrid, Gráfica Administrativa.

Fuentes Documentales

1.1. Archivo Histórico Ferroviario (Fundación de los Ferrocarriles Españoles). Compañía de los FF.CC. MZA.

Actas del Consejo de Administración de MZA, 1913-1935.

Libros de Presupuestos (Red Antigua y Red Catalana): N.º. 45-257

Libros Resumen de los Presupuestos de la Red Antigua y de la Red Catalana: N.º. 269-277.

Notas anexas a los Presupuestos: N.º. 278-283.

Problema Ferroviario

Secretaría de la Dirección General

Vía y Obras

1.2. Publicaciones Periódicas

Anuario de los Ferrocarriles Españoles

Boletín del Instituto de Reformas Sociales

Economía Española

España Económica y Financiera

Ferrocarriles y Tranvías

Gaceta de los Caminos de Hierro

Gaceta de Madrid

La Economía Nacional

La Unión Ferroviaria

Memorias de MZA (1915-1935)

Revista Nacional de Economía

APÉNDICE

Cuadro 1. Cargas financieras y gastos de la explotación de MZA, 1900-1935 (en miles de pesetas corrientes).

Años	Presupuestado			Resultado		
	Gastos* (1)	Cargas (2)	Total (3)=(1)+(2)	Gastos* (4)	Cargas (5)	Total (6)=(4)+(5)
1900	35.395	48.742	84.138	37.436	51.725	89.161
1901	37.594	55.869	93.464	38.202	52.209	90.411
1902	38.033	52.034	90.067	41.275	51.595	92.871
1903	41.985	51.457	93.443	44.045	53.292	97.337
1904	43.904	54.067	97.971	45.195	56.169	101.364
1905	45.331	53.528	98.860	45.013	54.270	99.283
1906	45.553	51.737	97.291	47.220	48.930	96.150
1907	47.896	46.300	94.197	50.417	47.146	97.563
1908	49.416	47.383	96.799	50.862	48.108	98.970
1909	50.725	47.048	97.773	49.047	47.577	96.625
1910	49.617	47.549	97.166	49.753	46.595	96.349
1911	50.543	47.569	98.113	51.689	47.645	99.334
1912	52.486	48.922	101.409	55.374	48.549	103.923
1913	61.923	48.357	110.280	64.376	48.399	112.776
1914	64.279	48.632	112.911	64.097	48.485	112.583
1915	63.225	48.385	111.611	66.903	47.498	114.401
1916	65.534	48.629	114.163	82.476	50.034	132.510
1917	86.712	51.130	137.842	102.705	49.613	152.318
1918	125.230	51.240	176.471	140.232	50.244	190.476
1919	141.738	52.298	194.036	174.465	50.435	224.901
1920	152.380	51.853	204.233	201.914	50.459	252.374
1921	199.969	52.310	252.280	210.467	52.135	262.603
1922	204.011	57.526	261.537	211.997	57.334	269.332
1923	199.866	61.607	261.474	217.255	65.974	283.230
1924	188.010	66.874	254.884	215.836	73.491	289.327
1925	217.672	69.615	287.288	215.699	74.558	292.475
1926	221.674	78.272	299.946	216.765	75.677	292.442
1927	207.844	77.042	284.886	215.091	75.906	291.110
1928	209.714	76.952	286.667	220.191	78.404	298.771

Cuadro 1. Cargas financieras y gastos de la explotación de MZA, 1900-1935 (en miles de pesetas corrientes) (continuación).

Años	Presupuestado			Resultado		
	Gastos* (1)	Cargas (2)	Total (3)=(1)+(2)	Gastos* (4)	Cargas (5)	Total (6)=(4)+(5)
1929	213.815	78.865	292.681	220.289	78.864	299.299
1930	217.066	79.297	296.364	221.236	80.358	301.594
1931	216.837	80.190	297.028	212.061	81.635	293.696
1932	215.380	81.389	296.770	211.446	80.128	291.573
1933	208.531	81.519	290.051	222.885	79.33	302.248
1934	216.632	79.719	296.351	228.456	66.703	295.170
1935	226.949	79.131	306.081	221.144	54.950	276.095

Fuentes: AHE, Presupuestado, Libs. 45-257. Los datos relativos a la columna 4 corresponden, salvo erratas, que las hay, con los existentes en AHE, C/33/78, Datos Estadísticos, y con los de las Memorias (1900-1935) (cuentas de explotación sin pensiones).

Cuadro 2.- Importe de los costes de explotación de MZA (en miles de pesetas corrientes), 1913-1935.

Años	Pensiones* (1)	Personal** (2)	Carbón (3)	Materias (4)	Indemnizaciones (5)	Total (6)=(2)+(3)+(4)+(5)
1913	776	31.144	13.444	18.527	1.150	64.266
1914	968	31.470	13.585	17.502	1.211	63.770
1915	1.155	30.699	17.651	17.133	929	66.414
1916	1.308	34.167	28.877	17.690	1.124	81.860
1917	1.435	38.619	39.272	21.948	2.151	101.991
1918	1.536	46.079	66.330	21.020	6.040	139.471
1919	1.639	55.219	76.855	32.586	9.237	173.898
1920	1.706	77.807	67.182	45.944	10.196	201.129
1921	1.818	94.339	54.371	42.439	18.458	209.609
1922	2.003	100.356	38.923	57.319	14.739	211.338
1923	2.242	103.577	40.074	62.988	9.754	216.394
1924	2.586	104.384	41.950	61.629	6.749	214.713
1925	3.146	108.863	43.588	59.439	3.913	215.804
1926	3.770	111.007	42.291	60.304	3.271	216.875
1927	4.204	112.565	48.700	50.604	3.337	215.207
1928	4.660	116.240	47.246	53.664	3.180	220.331
1929	5.052	118.171	49.280	49.997	2.986	220.435
1930	5.557	120.632	51.565	46.370	2.811	221.379
1931	5.974	121.938	49.875	37.373	3.016	212.204
1932	6.433	122.114	52.707	33.575	3.021	211.418
1933	6.867	121.797	55.929	41.256	3.903	222.885
1934	7.318	122.845	54.874	44.672	6.065	228.257
1935	8.151	120.754	50.951	45.910	3.528	221.143

* Cantidades realmente abonadas en total al personal, comprendida la parte que se paga con cargo a los billetes de andén, paralizaciones, etc.

** Hasta 1931 la fuente señala taxativamente que corresponden al gasto del personal fijo, al suplementario y también al militar afecto a la explotación. También incluye los gastos correspondientes al servicio de títulos, "que se deben deducir de las cargas de explotación". No están las gratificaciones patronales. Aunque desde 1932 se utilizan otras fuentes (Antecedentes y Memorias), se han hecho los arreglos pertinentes para que la serie resulte lo más homogénea posible.

FUENTE: Para 1913-1931 MZA (1932: 221, Cuadro 14). Y para 1932-1935 Peña Boeuf y Pérez Conesa (1940: IV, Cuadro 2B, Columna h, p. 19, y Cuadro X, pp. 122-123) y Memorias (1932-1935).

Cuadro 3. Agentes fijos e importe de los salarios, 1915-1935 (en miles de pesetas corrientes).

Años	Agentes	Sueldos (1)	Gratificaciones (2)	Plus (3)	Anticipos* (4)	Total (5)=(1)+(2)+(3)+(4)
1915	22.772	28.481	2.343			30.825
1916	22.267	28.051	2.342			30.393
1917	22.641	28.618	4.606			33.225
1918	23.198	29.567	7.063			36.631
1919	24.117	30.167	4.950	10.298	45.415	
1920	24.170	32.047	5.451	10.295	17.917	65.711
1921	26.118	34.042	5.699	11.162	25.346	76.249
1922	26.679	35.520	5.904	11.458	25.903	78.787
1923	27.369	36.250	6.257	11.726	26.470	80.704
1924	27.516	36.252	6.353	11.717	26.228	80.551
1925	27.757	36.975	6.466	11.909	26.881	82.233
1926	29.715	39.371	6.652	12.676	28.587	87.288
1927	29.940	81.245	6.672			87.917
1928	30.557	83.232	7.121			90.354
1929	31.224	86.128	7.271			93.400
1930	31.784	87.567	7.483			95.051
1931	32.133	89.086	7.757			96.843
1932	33.692	88.652	7.736			96.388
1933	33.243	88.202	7.770			95.972
1934	33.661	88.686	7.774			96.460
1935	33.839	87.251	7.057			94.309

* Esta columna recoge sólo las mejoras que la Empresa concedió en 1920 (Circular de la Dirección General N.º 216) al personal de plantilla del ferrocarril –no figura lo abonado a los temporeros, personal de contrata y a los mineros– y que debía ser abonado con cargo a los anticipos. Estos comienzan a reducirse a partir de 1924, pero las mejoras siguen, habiendo de hacerse cargo de ellas la concesionaria.

FUENTES: AHF S/53/33; S/54/34; S/55/45; MZA (1933) y MZA (1935).

Cuadro 4.- Pensiones y demás asignaciones que, aparte de sueldos y salarios, reciben los agentes de MZA, 1915-1935 (en miles de pesetas corrientes).

Años	Pensiones Ptas. (1)	Obvenciones Ptas. (2)	Desembolso efectivo Ptas. (3)	Coste total Ptas. (4)
1915	920	7.413	8.486	18.168
1916	1.045	7.855	9.065	19.335
1917	1.140	8.526	9.841	23.162
1918	1.174	9.355	10.735	26.571
1919	1.147	9.560	10.930	25.278
1920	1.229	13.182	14.661	31.946
1921	1.257	17.030	18.566	36.667
1922	1.195	18.836	20.451	40.523
1923	1.467	20.080	22.013	32.990
1924	1.754	20.355	22.579	34.241
1925	2.217	20.766	23.432	35.478
1926	2.879	21.676	25.068	37.420
1927	3.327	22.804	27.630	39.269
1928	3.754	23.092	27.361	40.999
1929	4.081	23.889	28.549	44.192
1930	4.677	24.123	29.399	45.196
1931	5.149	24.307	30.204	46.544
1932	5.620	23.823	30.098	47.348
1933	6.052	25.886	32.639	50.215
1934	6.458	25.951	33.097	52.181
1935	7.269	25.935	33.878	53.096

(1): Las cifras no tienen por qué coincidir con las del Cuadro 2, Columna del Apéndice -cantidades realmente abonadas a los pensionistas- pues recoge sólo el gasto real que las pensiones causaron a la Compañía, una vez deducido el producto líquido de los billetes de andén, el fondo de pensiones, los donativos, almacenes y paralización del material.

(2): Incluye socorros, abono de haberes durante las enfermedades, comunes, gratificaciones a los agentes de poco sueldo y familia numerosa, abono de indemnizaciones por accidentes de trabajo, vestuario, asistencia social, descansos remunerados, licencias anuales remuneradas, gratificaciones generales y por trabajos extraordinarios, premios por actos meritorios, primas por recaudación suplementaria, primas por reparaciones de material móvil, recaudación de billetes de andén, recaudación de marcha, economía de carbón y engrase y exceso de recorrido, gastos de viaje, fijos y eventuales, sobresueldos abonados por desempeño de cargos de mayor categoría, aguinaldo a los ordenanzas por Navidad, indemnizaciones por alquiler de casa, beneficios por trabajo a destajo e indemnizaciones por cambio de residencia, por gastos de ausencia de su residencia.

(3): Incluye los mismo integrantes de la columna 2 más pensiones, escuelas y dormitorios.

(4) Representa el "sacrificio total" de la Empresa, esto es, lo que desembolsó (Columna 3), más lo que dejó de ingresar por todas las ventajas concedidas el personal. Por ello, a las partidas de la columna (3) se han de agregar: a) el valor de los billetes gratuitos concedidos todos los agentes y una parte del economato, y b) "los intereses que dejó de percibir y las amortizaciones de los capitales invertidos en exclusivo beneficio del personal" en viviendas, anticipos gratuitos y economato.

FUENTES: AHF S/53/33; S/54/34 y S/55/45: Ventajas diversas de que disfruta el personal de los diferentes servicios.

Cuadro 5.- Ingresos (líquidos y netos), gastos y coeficiente de explotación, 1913-1935.

Años	Producto Bruto* (1)	Gastos** (2)	Producto Neto (3)=(1)-(2)	Cargas Finan. (4)	Pr. Líquido*** (5)=(3)-(4)	Coef. de Explotación (6)=(2)/(1)*100	
						A**	B***
1913	136.566	65.042	71.524	48.885	23.168	47,62	47,06
1914	130.292	64.738	65.553	48.423	17.129	49,68	48,93
1915	136.247	67.569	68.677	47.451	21.226	49,59	48,74
1916	153.478	83.168	70.309	49.974	20.335	54,18	53,33
1917	168.396	103.427	64.969	49.520	15.448	61,42	60,56
1918	193.868	141.008	52.860	50.159	2.700	72,73	71,94
1919	242.611	175.538	67.072	50.354	16.718	72,85	71,68
1920	249.545	202.836	67.270	50.336	16.934	75,09	74,46
1921	251.271	211.428	70.127	52.041	18.086	75,09	74,44
1922	261.376	213.342	78.628	37.203	21.420	73,07	72,38
1923	276.003	218.637	88.034	65.869	22.164	71,29	70,56
1924	294.046	217.300	92.718	73.387	19.331	70,09	69,26
1925	299.374	218.950	94.480	74.454	20.026	69,85	68,85
1926	304.523	220.645	96.656	75.568	21.087	69,58	68,35
1927	313.646	219.412	94.234	75.906	18.827	69,95	68,61
1928	325.659	224.992	100.666	78.404	22.226	69,08	67,65
1929	329.320	225.487	103.832	78.864	22.968	68,47	66,93
1930	320.451	226.947	93.503	80.214	13.299	70,81	69,08
1931	293.562	217.679	75.882	81.491	-6.108	74,82	72,28
1932	292.774	217.880	74.894	80.126	-5.232	74,41	72,22
1933	286.146	229.753	56.393	79.352	-22.968	80,29	77,89
1934	282.730	235.774	46.956	66.703	-19.747	83,39	80,80
1935	267.187	229.295	37.841	55.050	-17.109	97,61	82,76

* No incluye anticipos del Estado, pero sí billetes de andén y participación por almacenajes. Si se le restan estas dos partidas la serie resultante es idéntica a la que aparece en la cuenta general de la explotación de las Memorias.

** Incluye el importe de las pensiones realmente abonadas al personal (Apéndice: Cuadro 2, Columna 1) y los anticipos.

*** Excluyendo las pensiones.

FUENTE: Consejo Superior de Ferrocarriles (1940: IV, 16-19).