

# X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

## Sesión IX General

### Jornadas de trabajo del personal de servicio de trenes en la Red Antigua de MZA

---

IGNACIO SANZ JUNOY  
[sanzpardo@yahoo.es](mailto:sanzpardo@yahoo.es)

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

**Resumen:** Los cuadros de turnos fijos del personal de servicio de trenes de la Red Antigua de la compañía MZA nos permite analizar la tipología de las jornadas de trabajo. Se van a estudiar el cuadro de servicio de los revisores de tren de junio de 1908, anterior a la huelga de 1912. El cuadro de servicio de los conductores, guardafrenos y mozos de tren de marzo de 1915, anterior a la aprobación de la jornada máxima legal de ocho horas. Y por último, el cuadro de servicio de este mismo personal de diciembre de 1935, tras la implantación de la jornada máxima legal.

**Palabras clave:** MZA; jornadas de trabajo; revisores; conductores; guardafrenos; mozos de tren.

**Resumo:** Os horários fixos de trabalho dos funcionários da antiga rede ferroviária MZA permitem analisar os tipos de turnos de trabalho. Estudaremos o horário de trabalho dos inspetores de trens a partir de junho de 1908, antes da greve de 1912; o horário de trabalho dos chefe de comboio, guarda-freios e carregadores a partir de março de 1915, antes da aprovação da jornada de trabalho legal máxima de oito horas; e, finalmente, o horário de trabalho desses mesmos funcionários a partir de dezembro de 1935, após a implementação da jornada de trabalho legal máxima..

**Palavras-chave:** MZA; horários fixos de trabalho; chefe de comboio; guarda-freios; carregadores.

**Abstract:** The fixed shift schedules of train service personnel on the MZA Old Network allow us to analyze the types of work shifts. We will study the shift schedule for train inspectors from June 1908, prior to the 1912 strike; the shift schedule for guards, brakemen, and train porters from March 1915, prior to the approval of the maximum legal workday of eight hours; and finally, the shift schedule for these same personnel from December 1935, after the implementation of the maximum legal workday..

**Keywords:** MZA; shift schedules; train inspectors; guards, brakemen, and train porters.

---

## INTRODUCCIÓN

La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) era, a efectos de explotación, dos redes. Por un lado, la denominada Red Antigua (RA) que, en 1931, operaba un conjunto de líneas que sumaban un total de 2.935 kms. Por otro, la Red Catalana (RC) cuyas líneas sumaban un total de 718 kms.<sup>1</sup>

Los trenes de la compañía contaban o podían contar con personal que pertenecían a diferentes servicios:

- Maquinistas y fogoneros, del Servicio de Material y Tracción.
- Conductores, guardafrenos y mozos de tren, del Servicio de Movimiento.
- Revisores de billetes o interventores, del Servicio de Intervención y Estadística.

El Negociado de Estudio de Trenes del Servicio de Movimiento se encargaba de definir, entre otros aspectos, los trenes, tipo, itinerarios y las marchas de circulación, en los conocidos Libros de Marcha, en tanto que los servicios mencionados procedían a la asignación del personal que prestarían servicio en ellos.

Las compañías clasificaban los trenes, según su composición y los transportes que realizaban en<sup>2</sup>:

- Trenes de viajeros, que podían ser Correos, Omnibus, Expresos, Ligeros, Directos, ...
- Trenes mixtos.
- Trenes de mercancías, algunos de los cuales podían llevar viajeros.
- Trenes de servicio, que son los que no se utilizaban para el público, sino para la compañía y que se subdividían en los destinados a Explotación, Material y Tracción, Vía y Obras y servicios de las minas.

Estos trenes se subdividían en:

- Trenes ordinarios o regulares.
- Trenes facultativos, discrecionales o suplementarios.
- Trenes especiales.
- Trenes complementarios.
- Trenes extraordinarios o irregulares.

---

<sup>1</sup> (MZA, 1931).

<sup>2</sup> (MZA (Red Catalana), 1918 a)

Los trenes ordinarios o regulares eran aquellos cuyo itinerario y días en que se verificaban quedaban fijados en los Cuadros de Servicio del personal.

Los trenes facultativos, discrecionales o suplementarios se establecían en los Libros de Marcha, pero no se fijaban los días de circulación, por lo que se activaban mediante órdenes de servicio anunciadas con antelación.

El resto de los trenes, por razones obvias no se fijaban en los Cuadros de Servicio.

Dada la complejidad de este trabajo, las compañías intentaban estabilizar al máximo su producción con la definición de los trenes regulares recogidos en los Libretes de Marcha de los Trenes que publicaba el servicio de Movimiento.

Para la prestación de servicios, las compañías dividían a su personal entre plantilla u obrero, en función principalmente, de si los trabajos o tareas eran propias o ajenas a la explotación ferroviaria.

Dado que los servicios de trenes eran una actividad propia de la explotación ferroviaria, las compañías ferroviarias asignaban estos trabajos a su personal de plantilla que se repartían en los de turno fijo general y los de fuera de turno, que se constituían en reservas.

Los trenes regulares de cualquier servicio eran atendidos por el personal de turno fijo, en tanto que el personal de reserva daba cobertura al de turno fijo en trenes regulares y a los trenes que no formaban parte de los cuadros de servicio.

Este estudio se enfoca en analizar, en términos de jornada, los turnos fijos de personal recogidos en los cuadros de servicio de la RA de MZA en 3 periodos diferentes, analizando el impacto que se tenía en la implantación de mejoras en las condiciones de trabajo, y en particular, tras la implantación de la jornada de 8 horas en 1919.

Los efectos de la implantación de la jornada de 8 horas en MZA ha tenido una aproximación muy interesante (García Raya, 2025) en términos de plantilla y servicios afectados. Este enfoque se centra, sin embargo, en el impacto en el servicio del personal de trenes y en cómo las medidas que, tanto la compañía como el Gobierno fijaron, modificaron esas condiciones de trabajo. Veremos además que el crecimiento de plantilla de ese personal de 1915 y 1935 no sólo se debió a las condiciones de jornada, ya que hubo también un importante incremento de la oferta de transporte de MZA en 1935 con relación a 1915.

Para determinar esas condiciones de trabajo se ha utilizado la información contenida en los Cuadros de Servicio de MZA, Libros de Marcha de MZA para la Red Antigua y guías de viaje cuando no se ha podido encontrar la fuente primaria de la compañía.

## 1. REVISORES DE BILLETES EN 1908

### 1.1. Contexto

En el año 1908 no existía una regulación específica sobre la jornada de trabajo. Las condiciones eran fijadas arbitrariamente por cada compañía ferroviaria sobre el principio de la plena disponibilidad del trabajador.

Esta situación de completa desregulación se intentó abordar con la aprobación el 31 de julio de 1903 de la *Real orden disponiendo se proceda á un detenido y completo estudio de la organización y demás cuestiones relacionadas con el personal de ferrocarriles en la que por humanidad, por interés público, por cuidado de los servicios y por observancia de la Ley, viniendo en favor, que no en daño, de las mismas Empresas, es indispensable que el trabajo de los ferrocarriles se regularice y ordene en condiciones de modéración, de prudencia, de posible responsabilidad.*<sup>3</sup>

Sobre estas condiciones de trabajo y para el caso de los Revisores de Billetes de la Red Antigua de MZA nos podemos hacer una idea con las notas recogidas en el estudio *Reorganización del Servicio de Revisores en Red Antigua de 1908.*<sup>4</sup>

El tiempo medio diario que ahora está en ruta el Revisor en la Red Antigua es de 9h33m y en el proyecto es de 9h48m.

(...)

En la Red Catalana los Revisores del turno llamado general tienen un día completo de descanso después de 21 días de servicio.

En la Red Antigua, no tienen los Revisores señalados en los cuadro de servicio vigentes, ningún día completo de descanso. En el Proyecto de referencia por disposición expresa del Sr. Director General, se ha indicado para los residentes en Madrid un día completo de descanso después de los 18 primeros días de servicio y otro día completo después de los 17 siguientes. Para los residentes en las demás secciones del proyecto podrán

---

<sup>3</sup> (Gaceta de Madrid, 1903)

<sup>4</sup> AHF-S-0109-0001

establecerse descansos equivalentes a los de Madrid aprovechando para suplir el personal de reserva en las respectivas estaciones de residencia.

(...)

Según el proyecto, en la Red Antigua, el número máximo de días seguidos en que el Revisor no puede ir a su casa es de 3 lo cual en mi concepto no constituye inconveniente alguno, si se tiene en cuenta que este servicio máximo solo ocurre en la sección de Madrid punto preferido para residencia de la generalidad de los Revisores que hoy están residiendo fuera, bien a pesar suyo.

A esos *tiempos en ruta* habría que añadirle los relativos a la toma y deje del servicio que no eran considerados como tiempos de trabajo efectivo. Por ejemplo, en la Red Antigua se establecía que media hora antes de la hora señalada de salida se presentasen al Jefe de Estación y sabemos que tras su llegada los Revisores debían liquidar los billetes y suplementos recaudados en ruta. (MZA, 1914). En el caso de la Red Catalana el tiempo de presentación era de una hora, sin definir igualmente el destinado para la entrega del servicio. (MZA, 1907)

## 1. 2. Turnos de los Revisores

Para analizar las jornadas de los revisores de billetes en julio de 1908 hemos cruzado los datos del Cuadro de Servicio<sup>5</sup> con una guía de ferrocarril del mismo mes y año.<sup>6</sup>

La plantilla de revisores estaba formada por:

**Cuadro Resumen (1908)**

| Tráfico      | Residencias | Revisores |
|--------------|-------------|-----------|
| Turno Fijo   | 22          | 73        |
| Reservas     | 8           | 12        |
| <b>Total</b> | <b>22</b>   | <b>85</b> |

*Las residencias de reserva coinciden con las de turno fijo*

*Tabla 1. Elaboración propia*

Estos trabajadores daban servicio a un total de 95 trenes, que han podido ser todos ellos identificados y que se dividen en:

<sup>5</sup> AHF-S-0109-0001

<sup>6</sup> (Guía General de Ferrocarriles, 1908)

| Categorías             | Trenes    |
|------------------------|-----------|
| CORREO-EXPRESO-REGULAR | 2         |
| CORREO-MIXTO-REGULAR   | 5         |
| CORREO-REGULAR         | 18        |
| EXPRESO-DISCRECIONAL   | 4         |
| EXPRESO-REGULAR        | 8         |
| MERCANCÍAS-REGULAR     | 19        |
| MIXTO-CORREO-REGULAR   | 1         |
| MIXTO-REGULAR          | 38        |
| <b>Total</b>           | <b>95</b> |

Tabla 2. Elaboración propia

Debemos destacar el hecho de que los revisores atendían en más de un 60 % trenes en los que viajaban mercancías (regulares o mixtos) lo que da idea de que el tráfico de viajeros estaba supeditado a aquel.

Llama la atención, en primer lugar, que el personal de reserva representa sólo un 12,6% y no está presente en todas las residencias. Esto se debe no sólo a las condiciones de trabajo, sino a la consideración de que, en caso de ausencia de un Revisor, el servicio de movimiento podía designar a un Factor o Guardafreno para hacer esta función.

En este sentido, la Compañía consideraba que era muy conveniente para sus intereses el que los trenes que conducían viajeros fueran con Revisores, pero lo cierto, es que no todos los llevaban y sus funciones eran asumidas por los Guadafrenos de los mismos.

Cada gráfico de residencia se hacía sobre una base de 31 días corridos (jornada) sobre los que se indicaba, para cada trabajador del turno fijo, el tren o trenes que debía hacer en ese día de la secuencia. Si no figuraba un día, ya hemos visto que se debía a falta de trenes y no a un descanso reglado, que no existía.

| NOMBRES<br>DE LOS<br>REVISORES | SECCIÓN<br>DE ARCOS  |   |
|--------------------------------|--|---|
|                                | TRENES.<br>846-843 852-851<br>Arcos a Zaragoza-Zaragoza a Ariza,<br>Ariza a Zaragoza-Zaragoza a Arcos. | TRAYECTO A RECORRER Y DÍAS DE SERVICIO<br>844-845<br>Arcos a Zaragoza y viceversa.<br>850-849 852-843<br>Arcos a Zaragoza,<br>Zaragoza a Guadalajara,<br>Guadalajara a Ariza-Ariza a Arcos. |
| Sr. <i>Olivera</i>             | 1-5- 9-13-17-21-25-29  | 2-6-10-14-18-22-26-30   |
| Sr. <i>Ju</i>                  | 2-6-10-14-18-22-26-30  | 3-7-11-15-19-23-27-31   |
| Sr. <i>Bernago</i>             | 3-7-11-15-19-23-27-31  | 4-8-12-16-20-24-28  |
| Sr. <i>Dugu</i>                | 4-8-12-16-20-24-28   | 1-5- 9-13-17-21-25-29   |
| RESERVA: Sr. <i>Millan</i>     |  | 2-6-10-14-18-22-26-30   |

Imagen 1.- Turnos de personal de la sección de Arcos (AHF-S-0109-0001)

El desarrollo de esa secuencia de personas, trenes, recorridos y días generaba la secuencia de jornadas para esta residencia:

| Turno | Día | Orden | Tren | Tipo Tren       | O. Turno    | D. Turno    | H. S. | H. LL. | T. Ruta | Día Sal. | Día Lle. |
|-------|-----|-------|------|-----------------|-------------|-------------|-------|--------|---------|----------|----------|
| 4     | 1   | 1     | 846  | CORREO-REGULAR  | Arcos       | Zaragoza    | 01:33 | 06:20  | 04:47   | 1        | 1        |
| 4     | 1   | 2     | 843  | MIXTO-REGULAR   | Zaragoza    | Ariza       | 07:30 | 12:35  | 05:05   | 1        | 1        |
| 4     | 1   | 3     | 852  | EXPRESO-REGULAR | Ariza       | Zaragoza    | 13:05 | 16:00  | 02:55   | 1        | 1        |
| 4     | 1   | 4     | 851  | EXPRESO-REGULAR | Zaragoza    | Arcos       | 16:00 | 19:38  | 03:38   | 1        | 1        |
| 4     | 2   | 1     | 844  | MIXTO-REGULAR   | Arcos       | Zaragoza    | 14:20 | 20:15  | 05:55   | 2        | 2        |
| 4     | 2   | 2     | 845  | CORREO-REGULAR  | Zaragoza    | Arcos       | 21:05 | 02:15  | 05:10   | 2        | 3        |
| 4     | 3   | 1     | 850  | EXPRESO-REGULAR | Arcos       | Zaragoza    | 22:02 | 01:35  | 03:33   | 3        | 4        |
| 4     | 3   | 2     | 849  | EXPRESO-REGULAR | Zaragoza    | Guadalajara | 03:25 | 09:25  | 06:00   | 4        | 4        |
| 4     | 3   | 3     | 852  | EXPRESO-REGULAR | Guadalajara | Ariza       | 10:00 | 13:04  | 03:04   | 4        | 4        |
| 4     | 3   | 4     | 843  | MIXTO-REGULAR   | Ariza       | Arcos       | 13:10 | 14:15  | 01:05   | 4        | 4        |
| 4     | 4   | 1     |      |                 | Descanso    |             |       |        |         |          |          |

Tabla 3. Elaboración propia sobre gráfico de turnos y Guía de Viajeros

### 1.3. Jornada de trabajo

El estudio de reorganización del servicio señalaba que el tiempo medio de ruta superaba las 9:30 horas, lo que nos da un primer indicio de las jornadas tan extensas a las que se enfrentaba este personal. A este tiempo se le debía añadir el tiempo reglado de presentación al servicio y el de entrega del servicio que no estaba reglado y que, en todo caso, no eran considerado como tiempo de trabajo.

El tiempo promedio estimado de jornada para el gráfico de la fecha objeto de estudio era así de 14:53 horas sobre un total de jornadas, lo que nos da una idea de la amplitud de la jornada de trabajo.

El resumen de jornadas de trabajo, en las que se incluye la hora de presentación del servicio, en el gráfico estudiado se plasma en la siguiente tabla:

**Amplitud de la Jornada de Revisores (1908)**

| Entre        | Y     | Total | Entre | Y     | Total     |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| 04:00        | 05:00 | 2     | 15:01 | 16:00 | 5         |
| 06:01        | 07:00 | 1     | 16:01 | 17:00 | 4         |
| 07:01        | 08:00 | 1     | 17:01 | 18:00 | 6         |
| 08:01        | 09:00 | 2     | 18:01 | 19:00 | 3         |
| 09:01        | 10:00 | 2     | 19:01 | 20:00 | 2         |
| 10:01        | 11:00 | 3     | 20:01 | 21:00 | 2         |
| 11:01        | 12:00 | 4     | 21:01 | 22:00 | 2         |
| 12:01        | 13:00 | 3     | 22:01 | 23:00 | 1         |
| 13:01        | 14:00 | 6     | 25:01 | 26:00 | 1         |
| 14:01        | 15:00 | 5     | 26:01 | 27:00 | 1         |
| <b>Total</b> |       |       |       |       | <b>56</b> |

Tabla 4. Elaboración propia sobre gráfico de turnos y Guía de Viajeros

En primer lugar, hay que destacar que más del 57 % de las jornadas de trabajo programadas superaban las 14 horas de trabajo e incluso en 2 casos (residencias de Aranjuez y Alicante) las jornadas programadas superaban las 24 horas.

Una de las razones de la amplitud de estas jornadas es que MZA no consideraba como parte de la jornada de trabajo (trabajo activo o en ruta) las interrupciones entre servicios de trenes, reivindicación que se hizo patente en las negociaciones para la implantación de las jornadas de 8 horas. Aun así, en esas jornadas de trabajo la productividad era el 94,12 % (Aranjuez) y 70,03 % (Alicante).

#### **1.4. Nocturnidad**

Evidentemente, las compañías ferroviarias en estas fechas no definían un criterio específico para considerar, a efectos laborales, el trabajo nocturno. Es cierto, sin embargo, que desde el punto de vista operativo MZA consideraba un corte operativo arbitrario a las 20:00 horas de cada día.

El concepto de nocturnidad, como parte de la jornada laboral y sus efectos salariales, no se introdujo hasta la entrada en vigor de la Ley 16/1976, de 8 de abril, de Relaciones Laborales, si bien podían establecerse regulaciones específicas en Reglamentaciones y Ordenanzas Laborales específicas.

Si tomamos como criterio de nocturnidad las jornadas que se desarrollan entre las 22:00 y las 06:00 horas, podemos determinar las características del gráfico de interventores de ruta de 1908, diferenciando entre las que implican un cambio de fecha y aquellas en las que, sin haber cambio de fecha, el trabajador iniciaba y/o finalizaba su jornada en los periodos nocturnos marcados.

De las 56 jornadas analizadas, en 27 (48 %) existía un cambio de fecha en su desarrollo. Y de las 29 jornadas en las que no existía cambio de fecha, en 10 de ellas (34 %) se iniciaba y/o concluía el turno de trabajo en horarios con características de nocturnidad, es decir, el 66 % de las jornadas tenían componentes de trabajo nocturno, sin duda alguna, por la amplitud de las jornadas.

### **1. 5. Descanso entre jornadas de trabajo**

El descanso entre jornadas estaba supeditado a la organización de los trenes. Sabemos que no estaba regulado, al igual que tampoco estaba regulado el descanso periódico.

Como hemos indicado, existían 22 residencias y en 9 de ellas, dada la organización de los trenes, existía un descanso de jornada periódico.

En el resto de las residencias no existía ningún tipo de descanso periódico, es decir, eran turnos diarios y el descanso entre jornadas era el que se generaba entre las jornadas de días consecutivos.

La característica principal de este personal en el año 1908 es que todos los descansos se hacían en la residencia del trabajador

En las residencias que tenían turnos diarios (13), se generaban 20 descansos entre jornadas con un promedio de 11:32 horas, si bien había 5 turnos en los que el descanso era inferior a 8 horas.

### **1. 6. Pernoctaciones**

Este personal no pernoctaba fuera de su residencia, aunque hemos visto que la intención de MZA era reducir el número de revisores, eliminar los tiempos de espera mediante la asignación de trenes completos de origen a destino y generar con ello pernoctaciones, en algunos casos, de varios días fuera de residencia. En este sentido, hemos estimado que el tiempo medio diario que un Revisor estaba *en ruta* sobre su jornada era del 62,2%. Desconocemos si esta medida llegó a implantarse.

### **1. 7. Trenes asignados por jornada y recorridos**

Como los Revisores de billetes no realizaban pernoctaciones, las jornadas asignadas se iniciaban y finalizaban en su residencia.

La gran mayoría eran jornadas de ida y vuelta, pero en muchas ocasiones se diseñaban varios trenes en la misma jornada de trabajo. En la siguiente tabla se muestran los trenes por jornadas, recorridos mínimos, promedio y máximo que el trabajador.

**Trenes por jornada de Revisores (1908)**

| Trenes por turno | Número    | %           | Kms Min | Kms Medio | Kms Máx |
|------------------|-----------|-------------|---------|-----------|---------|
| 2                | 27        | 48%         | 113,6   | 278,5     | 557,4   |
| 3                | 6         | 11%         | 323,4   | 450,4     | 490,4   |
| 4                | 20        | 36%         | 192,4   | 385,1     | 713,2   |
| 6                | 2         | 4%          | 348,8   | 382,1     | 415,4   |
| 9                | 1         | 2%          | 144,0   | 144,0     | 144,0   |
| <b>Total</b>     | <b>56</b> | <b>100%</b> |         |           |         |

Tabla 5. Elaboración propia sobre gráfico de turnos y Guía de Viajeros

Debemos indicar que, pese a las bajas velocidades comerciales de los trenes de aquellas época, los recorridos eran notables, motivados sin duda por la amplitud de las jornadas de trabajo.

## 2. CONDUCTORES, GUARDAFRENOS Y MOZOS DE TREN EN 1915

### 2.1. Contexto

En el año 1915 seguía sin existir una regulación específica sobre la jornada de trabajo.

Sin embargo, el clima laboral de los años anteriores, y en particular la conflictividad de 1912, en donde la falta de respuesta ante las reclamaciones de unos trabajadores ferroviarios muy organizados derivó en huelga general, obligó a las compañías ferroviarias a considerar algunas mejoras en las condiciones laborales.

Una de aquellas reclamaciones era la introducción del descanso decenal en los servicios que, por su índole, no podían contar con el descanso semanal, como era el caso del personal de servicio en los trenes.

También se reivindicaba, en términos de jornada, el que las horas de servicio del personal de trenes fuera de nueve horas, contando una antes (toma) y otra después (deje) de finalizar el servicio.

En este sentido, la compañía MZA publicaba la *Orden de Dirección general n° 196, de 21 de diciembre de 1.912. Descansos. Licencias. Socorros por enfermedad o accidentes del trabajo.* (Instituto de Reformas Sociales, 1912)

En esta normativa interna se establecía que, a partir del 1 de enero de 1913 los agentes de la compañía percibirán íntegramente el jornal que les corresponda en sus descansos periódicos, disfrutando del expresado beneficio a razón de un jornal o día de haber por quincena. Dada la

complejidad en la organización de los turnos se daba la posibilidad de acumularlos por trimestres.

La segunda novedad contenida en esa Orden de Dirección era el establecimiento, para el personal cuyas funciones eran peculiares a la explotación ferroviaria, de la facultad de disfrutar de quince días al año de licencia, con percepción de sueldo o jornal entero. Se otorgaban estas licencias a este personal por *estar siempre dispuestos para el servicio de dicha explotación, sin permitirles el disfrute normal y seguido del descanso dominical*. Como veremos, en los cuadros de servicio de 1915 se recogió finalmente la figura del descanso decenal.

## 2. 2. Turnos de Conductores, Guardafrenos y Mozos

Para analizar las jornadas de los conductores, guardafrenos y mozos de tren en marzo de 1915 hemos cruzado los datos del Cuadro de Servicio<sup>7</sup> con diferentes fuentes documentales de diferentes fechas basadas en Libros de Marcha de MZA<sup>8</sup> y Guías de Viajeros<sup>9</sup>. Lamentablemente, no se ha podido identificar la información exacta relativa al mes y año de estudio. Sin embargo, sabemos que la estructura de los gráficos de trenes era bastante estable ya que, por un lado, la red de la compañía MZA era fundamentalmente de vía única, excepto en esa fecha, el tramo de Madrid a Alcázar de San Juan. Cualquier ajuste de la estructura de horarios suponía un enorme esfuerzo organizativo, además de poder alternar las combinaciones con otras compañías. Por otro lado, el Servicio de Movimiento había aprobado en 1912 las *Instrucciones y Anejos para la carga y transporte de mercancías de pequeña velocidad* que creaba una auténtica red a través de líneas y secciones de ruta vinculadas entre sí y compleja de modificar. Se puede concluir por ello que las modificaciones de horarios serían de carácter técnico. De hecho, todos los turnos definidos se encuentran perfectamente enlazados, exceptos los turnos 42 (Santa Cruz de Mudela) y 43 (Córdoba) en donde se han detectado incongruencia de

---

<sup>7</sup> (MZA, 1915) en AHF S-0067-0008

<sup>8</sup> (MZA, 1913) para la línea de Madrid a Zaragoza, (MZA, 1918) para las líneas de Madrid a Alicante, Albacete a Cartagena y Aranjuez a Cuenca, (MZA, 1926 a) para las líneas de Mérida a Sevilla y Cazalla a Cerro del Hierro y finalmente (MZA, 1926 b) para las líneas de Madrid a Sevilla, Sevilla a Huelva, Manzanares a Ciudad Real, Vadollano a Linares y Guadajoz a Carmona.

<sup>9</sup> (Guías Klaes. , 1914) para las líneas de Madrid, Ciudad Real, Badajoz y Lisboa, Almorchón a Belmez, Valladolid a Ariza y Cáceres a Mérida.

jornadas y que se descartan para el análisis. No se ha podido encontrar información para un número muy reducido de trenes (18 trenes, más trenes de contorno y depósito en Madrid).

Debemos de señalar que, en este cuadro de servicio, la compañía MZA atendía el servicio de Argamasilla de Alba (Cinco Casas) a Tomelloso, con personal propio tal y como se convino con la concesionaria del ferrocarril.

El cuadro resumen de tipo de tráfico, número de turnos atendidos, residencias y reparto de personal grafiado es el que se recoge en la siguiente tabla:

**Cuadro Resumen (1915)**

| Tráfico            | Turnos    | Residencias | Conductores | Guardafrenos | Mozos de Tren | Total Personal | Vacantes  |
|--------------------|-----------|-------------|-------------|--------------|---------------|----------------|-----------|
| Viajeros           | 33        | 13          | 112         | 103          | 5             | 220            | 2         |
| Mercancías         | 21        | 15          | 165         | 192          | 169           | 526            | 25        |
| Varios             | 2         | 1           | 10          | 4            |               | 14             |           |
| Cortos             | 7         | 7           | 9           | 8            |               | 17             |           |
| Tranvías           | 1         | 1           |             |              |               |                |           |
| <b>Total Fijos</b> | <b>64</b> | <b>37</b>   | <b>296</b>  | <b>307</b>   | <b>174</b>    | <b>777</b>     | <b>27</b> |
| Reservas           | 13        | 31          | 10          | 142          | 218           | 370            |           |
| <b>Total</b>       | <b>77</b> | <b>68</b>   | <b>306</b>  | <b>449</b>   | <b>392</b>    | <b>1.147</b>   |           |

Tabla 6. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de marzo de 1915. Los tranvías se hacían con guardafrenos de la reserva de Madrid

Como se puede observar, el grueso del personal de trenes atendía los trenes de mercancías que era el núcleo del servicio. El conjunto de trenes se garantizaba con una reserva del 32 % para cubrir incidencias del servicio. El gráfico recogía un total de 27 vacantes del personal de turno fijo que se cubrían con personal de reserva.

Estos trabajadores daban servicio en un total de 125 trenes, en algunos casos en combinación con otras compañías como era el caso de Andaluces o Norte.

Este último aspecto es interesante ya que, cuando las compañías comenzaron a combinar sus tráficos con el intercambio incluido de material, mantuvieron la responsabilidad de recepción y entrega de equipajes, bultos y mercancías, así como el servicio del freno, independientemente de la red por la que circulara el furgón. Este trabajo era asignado a los agentes especiales o también conocidos como *agentes directos o guardafrenos directos*.

Esta circunstancia se daba también en la propia MZA que, aunque absorbió en 1898 a la compañía Tarragona, Barcelona a Francia (TBF) constituyendo la Red Catalana y la Red Antigua, mantuvo las dos redes separadas operativamente. Es por ello que, los trenes de viajeros en la relación Madrid – Barcelona eran operados con *agentes directos* de ambas

compañías, teniendo los conductores residencia en Madrid y los guarda-frenos residencia en Barcelona.

En total eran 7 los turnos diseñados con agentes directos que presentaban jornadas más amplias y que tuvieron un tratamiento diferenciado con la implantación de la jornada de 8 horas.

Por último hay que señalar que el servicio de movimiento definía la dotación mínima de cada tren en términos de categoría y asignaba los equipos de personas que eran fijos dentro del turno, por lo que se creaban equipos estables de conductores, guarda-frenos y mozos de tren.

En las dotaciones de los trenes podían incluirse igualmente los denominados *Guardafrenos de Centro* que eran aquellos destinados específicamente para atender el servicio de frenos en función de su composición final o que se agregaban como dotación a las brigadas nombradas para trenes discrecionales o especiales.

En todos los turnos de este Cuadro de Servicio el número de días de trabajo es inferior a 30, excepto en el turno de mercancías nº 32, con residencia en Madrid, que lo superaba. Este hecho es relevante ya que este asunto se reguló también con la implantación de la jornada de 8 horas.

### **2.3. Jornada de trabajo**

Para MZA, en el año 1915 las jornadas de trabajo se definían en función del tiempo en ruta. Sin embargo, la Circular de Movimiento nº 97 (nueva)<sup>10</sup> señalaba:

El personal que ha de acompañar los trenes debe presentarse en la estación de origen dos horas antes, por lo menos, de las fijadas para la salida del mismo, si es de mercancías, y una hora antes si es de viajeros.

Al igual que en el caso de los revisores no se reglaba en esta fecha la hora de deje aun cuando el personal debía completar, al menos, las operaciones de entrega de los equipajes, bultos, mercancías, asistir en los trenes de viajeros a las operaciones de desembarque de las personas, ....

Tomando en consideración la regla de la toma, las características de las jornadas identificadas, validadas y analizadas se resumen en:

---

<sup>10</sup> (MZA, 1914), páginas 779-792.

**Duración Jornada (1915)**

| Entre                 | Y     | Jornadas   | Entre | Y     | Jornadas  |
|-----------------------|-------|------------|-------|-------|-----------|
| 00:01                 | 04:00 |            | 22:01 | 23:00 | 3         |
| 04:01                 | 05:00 | 4          | 23:01 | 24:00 | 7         |
| 05:01                 | 06:00 | 10         | 24:01 | 25:00 | 2         |
| 06:01                 | 07:00 | 15         | 25:01 | 26:00 |           |
| 07:01                 | 08:00 | 16         | 26:01 | 27:00 | 1         |
| 08:01                 | 09:00 | 25         | 27:01 | 28:00 | 1         |
| 09:01                 | 10:00 | 21         | 28:01 | 29:00 |           |
| 10:01                 | 11:00 | 15         | 29:01 | 30:00 |           |
| 11:01                 | 12:00 | 35         | 30:01 | 31:00 |           |
| 12:01                 | 13:00 | 26         | 31:01 | 32:00 | 2         |
| 13:01                 | 14:00 | 34         | 32:01 | 33:00 |           |
| 14:01                 | 15:00 | 20         | 33:01 | 34:00 |           |
| 15:01                 | 16:00 | 18         | 34:01 | 35:00 |           |
| 16:01                 | 17:00 | 5          | 35:01 | 36:00 |           |
| 17:01                 | 18:00 | 7          | 36:01 | 37:00 |           |
| 18:01                 | 19:00 | 8          | 37:01 | 38:00 |           |
| 19:01                 | 20:00 | 4          | 38:01 | 39:00 |           |
| 20:01                 | 21:00 | 4          | 39:01 | 40:00 | 1         |
| 21:01                 | 22:00 | 4          | 40:01 | 41:00 |           |
| <b>Total parcial</b>  |       | <b>271</b> |       |       | <b>17</b> |
| <b>Total jornadas</b> |       | <b>288</b> |       |       |           |

Tabla 7. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de marzo de 1915.

Como se puede observar hay jornadas que exceden de las 24 horas, si bien, en carga de trabajo se limitan a los turnos de *agentes directos* como los de Madrid, Barcelona y Alcázar.

Es importante destacar que en estas mediciones se pone de manifiesto también el concepto de jornada que tenía MZA. En los cuadros se indican los trenes que hace el trabajador en un día y no se miden los descansos entre jornadas. Esto explica que, aunque un trabajador pudiera descansar en destino, los trenes se asignaban a una misma fecha, de ahí que en algunos casos la jornada sea elevada. A modo de ejemplo, se expone, dentro del turno nº 32 de mercancías, los trenes a realizar el día 22, en donde *a priori* se tendría un desarrollo de 27:05, si bien el trabajador en Alcázar de San Juan está liberado entre las 14:05 y las 22:15.

| Orden | Tren           | Tipo Tren | Compañía | Línea | O. Turno  | D. Turno | H. S. | H. LL. | Horas Tren | Día Sal. | Día Lle. |
|-------|----------------|-----------|----------|-------|-----------|----------|-------|--------|------------|----------|----------|
| 1     | 112 MERCANCÍAS |           | MZA      |       | 1 Madrid  | Alcázar  | 05:10 | 14:05  | 08:55      | 22       | 22       |
| 2     | 101 MERCANCÍAS |           | MZA      |       | 1 Alcázar | Madrid   | 23:15 | 06:15  | 07:00      | 22       | 23       |

Tabla 8. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de marzo de 1915.

## 2. 4. Nocturnidad

De las 288 jornadas analizadas, los trabajadores afrontaban un cambio de fecha entre el día de salida y llegada en 92 ocasiones (31,9 %). Ahora

bien, de las 196 jornadas restantes, 120 de ellas tenían características de nocturnidad en el inicio y/o finalización de esta. En definitiva, más del 73 % de las jornadas de trabajo tenían características de nocturnidad.

## **2. 5. Descanso entre jornadas de trabajo**

Hemos visto que, el desarrollo de las jornadas de trabajo definidas en el Cuadro de Servicio podía contener descansos entre trenes significativos dentro de la misma fecha que permitieran un desarrollo amplio. En este punto, medimos sólo aquellos que se generan entre fechas distintas con asignación de trenes y no son continuación de un descanso reglado.

Se han medido un total de 179 transiciones entre jornadas de trabajo, con un descanso medio de 14:15. Si este descanso se hacía en la residencia del trabajador, el promedio es de 13:33 (115 transiciones), en tanto que, si se hacía fuera de su residencia, el promedio es de 15:30 (64 transiciones). Llama la atención que en estas últimas transiciones se superaban en 5 ocasiones las 24 horas lo que nos da una idea del previsible desarraigo de estos trabajadores.

## **2. 6. Pernoctaciones y descansos**

Sin duda alguna, esta característica nos puede dar una idea de la dureza del trabajo del personal de trenes, además de la propia jornada de trabajo.

En primer lugar, las 288 jornadas analizadas generaban un total de 134 pernoctaciones fuera de residencia, es decir, un 46,5 %. El número de estas pernoctaciones es mayor, ya que había fechas con descansos fuera de residencia.

Aunque la norma general era que tras una pernoctación fuera de residencia se retornara a la residencia, en algunos turnos, las pernoctaciones fuera de residencia podían ser de varios días seguidos, condición que fue regulada con la jornada de 8 horas. En efecto, este era el caso de los turnos 16, 18 y 30 (2 pernoctaciones fuera de residencia seguidas), el turno 32 (4 y 3 pernoctaciones fuera de residencia seguidas, dentro del ciclo de 39 días) o el turno 44 (5 fechas seguidas fuera de residencia). Estos dos últimos turnos fueron reformados con la introducción de residencias intermedias.

La principal novedad de este Cuadro de Servicio es la introducción del derecho al descanso que, con carácter general, se fijaba en quincenal y que en el Cuadro de Servicio se reconocía como decenal. En el siguiente cuadro se resumen los diferentes tipos de descanso para los 64 turnos analizados.

#### Tipo de descansos

|                |           |
|----------------|-----------|
| En cuadro      | 39        |
| Dec. Normal    | 9         |
| Dec. Irregular | 16        |
| <b>Total</b>   | <b>64</b> |

Tabla 9. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de marzo de 1915.

Los descansos *en cuadro* eran aquellos en los que el trabajador disponía de una fecha sin asignación de tren que se podía producir por falta de trenes a asignar o tras una jornada de larga duración, como era el caso de los *guardafrenos directos*.

Los descansos decenales podían ser de dos tipos. Los normales, en los que se cumplía estrictamente la regla de 1 día de descanso de cada 10 días, es decir, no había pernoctaciones fuera de residencia en el turno. O aquellos en los que el trabajador, por pernoctar fuera en su turno, descasaría en el día 9 o en el día 11, según el ciclo, y así cumplir con la condición del descanso decenal. Es decir, el derecho al descanso decenal no era absoluto y estaba sujeto a la explotación ferroviaria.

Y la última característica de los descansos es que estos se podían producir en la residencia o fuera de ella, aunque el reconocido llevaba implícita la condición de que se tenía que hacer en la residencia.

Estos descansos fuera de residencia se generaban, como norma general, tras una larga jornada de trabajo, como era el caso de los conductores con residencia en Madrid, actuando como agentes directos, en el turno 14 (a) de viajeros.

| Día | Turnos | Origen T  | Destino   | H.P   | H. S. | H.LL  | H.D | Total | Día Sal. | Día Lle. |
|-----|--------|-----------|-----------|-------|-------|-------|-----|-------|----------|----------|
| 1   | 1      | Madrid    | Barcelona | 17:50 | 18:50 | 09:14 |     | 15:24 | 1        | 2        |
| 2   |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 3   | 1      | Barcelona | Madrid    | 19:06 | 20:06 | 19:55 |     | 24:49 | 3        | 4        |
| 4   |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 5   |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 6   | 1      | Madrid    | Barcelona | 08:25 | 09:25 | 23:47 |     | 15:22 | 6        | 6        |
| 7   |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 8   | 1      | Barcelona | Madrid    | 08:12 | 09:12 | 07:50 |     | 23:38 | 8        | 9        |
| 9   |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 10  |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 11  | 1      | Madrid    | Barcelona | 06:10 | 07:10 | 13:27 |     | 31:17 | 11       | 12       |
| 12  |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 13  |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 14  | 1      | Barcelona | Madrid    | 07:13 | 08:13 | 22:45 |     | 15:32 | 14       | 14       |
| 15  |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 16  | 1      | Madrid    | Barcelona | 18:45 | 19:45 | 17:48 |     | 23:03 | 16       | 17       |
| 17  |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 18  |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |
| 19  | 1      | Barcelona | Madrid    | 18:47 | 19:47 | 10:15 |     | 15:28 | 19       | 20       |
| 20  |        |           | Descanso  |       |       |       |     |       |          |          |

Tabla 10. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de marzo de 1915. Turno 14 (a) de conductores

## 2. 7. Trenes asignados por jornada y recorridos

Dadas las responsabilidades en cuanto a la custodia de las mercancías, paquetes y encargos tanto de los conductores como de los guarda-frenos, lo normal es que estos agotasen sus jornadas en el tren en el que trabajaban.

| Trenes por jornada | Número     | %     | Kms Min | Kms Medio | Kms Máx |
|--------------------|------------|-------|---------|-----------|---------|
| 1                  | 198        | 68,8% | 49,8    | 236,3     | 684,0   |
| 2                  | 71         | 24,7% | 40,0    | 242,5     | 637,4   |
| 3                  | 11         | 3,8%  | 138,7   | 256,0     | 491,7   |
| 4                  | 2          | 0,7%  | 236,6   | 533,6     | 830,6   |
| 5                  | 2          | 0,7%  | 67,0    | 67,0      | 67,0    |
| 6                  | 1          | 0,3%  | 135,2   | 135,2     | 135,2   |
| 7                  | 0          |       |         |           |         |
| 8                  | 3          | 1,0%  | 71,2    | 98,9      | 115,2   |
| <b>Total</b>       | <b>288</b> |       |         |           |         |

Tabla 11. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de marzo de 1915.

### 3. CONDUCTORES, GUARDAFRENOS Y MOZOS DE TREN EN 1935

#### 3.1. Contexto

El Real decreto de 3 de abril de 1919 fijaba en ocho horas al día, o cuarenta y ocho semanales, la jornada máxima legal en' todos los trabajos, a partir de 1 de octubre de 1919. Sin embargo, se mandataba la constitución de Comités paritarios profesionales para proponer al Instituto de Reformas Sociales su aplicación para determinadas industrial con características específicas como el caso del ferrocarril.

El 18 de octubre de 1919 se publicó una Real Orden en donde se desarrollaban los acuerdos del Comité Paritario de Ferrocarriles relativos a la jornada del personal de conducción de máquinas y visitadores en ruta de recorrido. Esta Real Orden contenía un total de 20 bases, de las que 10 se referían al personal sujetos a turnos y 4 eran comunes a todo el personal sujeto a esa norma. Esta normativa es relevante ya que el 17 de octubre de 1921 se publicó otra Real Orden en donde se establecía, en su punto 8, que *a los agentes de movimiento que prestan servicio en los trenes les serán aplicables los preceptos y reglas consignados en la Real orden de 18 de octubre de 1919, relathros al personal de conducción de máquinas*, modificando las bases 2ª y 12ª contenidas en la disposición original.

Conviene destacar los puntos más relevantes para el cálculo de la jornada de trabajo, indicando en paréntesis la Base mencionada.

- (1) En ningún turno, la jornada *media* será superior a ocho horas.
- (2 modificada) Para la determinación de la jornada media de un turno, se dividirá el número total de horas de trabajo efectivo que comprendan por el número de días del turno calculando como días laborables seis de cada siete.

Los turnos podrán comprender un número cualquiera de días, no superior a treinta, sin que excedan de siete consecutivos los que los agentes estén fuera de su residencia, siempre que sea posible. El primer aspecto es relevante ya que MZA tenía en 1915 un turno con más de 30 días de trabajo que tenía que desdoblar generando diferentes cargas de trabajo. El segundo aspecto, días fuera de residencia, ya se cumplía en en el Cuadro de Servicio de 1915.

- (3) La duración máxima del servicio entre dos descansos no excederá de catorce horas, no pudiendo efectuarse esta jornada de catorce horas más de dos veces consecutivas, ni más de diez veces por mes.

- (5) Se comprende dentro de la duración del servicio el tiempo necesario para la preparación y reconocimiento, que en el caso del personal de trenes se correspondía con la toma y el deje.
- (7) Cuando se trate de turnos que tengan servicios de corta duración, interrumpidos por descansos reducidos, el intervalo de tiempo comprendido entre dos descansos, de ocho o más horas, no pasará de diez y seis horas. Este punto era muy importante ya que en el Cuadro de Servicio de 1915 había turnos de corta duración (por ejemplo Linares) con numerosas interrupciones y una gran amplitud entre el inicio y la finalización de la jornada. Hay que señalar que no se definía qué tenía que considerarse como corta duración, aunque el cuadro de servicio sí recogía esta catalogación.

| Orden | Tren     | Tipo Tren | O. Turno  | D. Turno  | H. S. | H. LL | Horas Trei |
|-------|----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|------------|
| 1     | 23 MIXTO |           | Linares   | Vadollano | 05:20 | 05:43 | 00:23      |
| 2     | 24 MIXTO |           | Vadollano | Linares   | 06:28 | 07:00 | 00:32      |
| 3     | 37 MIXTO |           | Linares   | Vadollano | 07:45 | 08:08 | 00:23      |
| 4     | 38 MIXTO |           | Vadollano | Linares   | 09:08 | 09:40 | 00:32      |
| 5     | 39 MIXTO |           | Linares   | Vadollano | 18:50 | 19:13 | 00:23      |
| 6     | 40 MIXTO |           | Vadollano | Linares   | 20:08 | 20:40 | 00:32      |
| 7     | 25 MIXTO |           | Linares   | Vadollano | 20:45 | 21:08 | 00:23      |
| 8     | 26 MIXTO |           | Vadollano | Linares   | 21:38 | 22:10 | 00:32      |

Tabla 12. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de marzo de 1915. Turno corto nº 53 de Linares. .

- (9) La duración mínima del descanso entre dos servicios de larga duración, será de ocho horas fuera de la residencia y de diez horas en la residencia. Cuando el servicio continuado exceda de trece horas, los descansos mínimos serán, respectivamente, de diez y doce horas. El problema es que no se definía lo que se tenía que considerar como larga duración.
- (10) Todos los agentes que prestan estos servicios tendrán, además de los descansos señalados, descansos especiales en su residencia, iguales o mayores de veinticuatro horas, y calculados a razón de veinticuatro horas por cada diez días de servicio.

Las compañías ferroviarias de Norte, M.Z.A., Andaluces y M.C.P solicitaron aclaración por los criterios fijados en la Real Orden de 17 de octubre de 1921 y obligaron a la publicación de una Real Orden 9 de diciembre de 1921 relativa a la aplicación e interpretación de las disposiciones contenidas en la misma, de la que destacamos:

- El número de días de descanso remunerado que resulte por virtud del cómputo establecido en la Base 2, modificada por la Real

orden de 17 de octubre, no podrá exceder de cincuenta y dos al año.

- Los conductores y guardafrenos directos podrán continuar el trabajo todo el tiempo que emplee en su recorrido el tren en que vayan, sin perjuicio de que la Jornada media sea de ocho horas.

En la práctica, como veremos, esta aclaración suponía la supresión del límite de las 14 horas para este colectivo.

Finalmente, el 2 de julio de 1931 se dictaba un decreto sobre la jornada máxima de trabajo que, en lo referente al personal de trenes, ratificaba las condiciones anteriores.

### 3. 2. Turnos de Conductores, Guardafrenos y Mozos de tren

Para analizar las jornadas de los conductores, guardafrenos y mozos de tren en marzo de 1935 hemos cruzado los datos del Cuadro de Servicio<sup>11</sup> con diferentes fuentes documentales de diferentes fechas basadas en Libros de Marcha de MZA<sup>12</sup> y Guías de Viajeros<sup>13</sup>.

El cuadro resumen de tipo de tráfico, número de turnos atendidos, residencias y reparto de personal grafiado es el que se recoge en la siguiente tabla:

**Cuadro Resumen (1935)**

| Tráfico            | Turnos    | Residencias | Conductores | Guardafrenos | Mozos de Tren | Total Personal | Vacantes  |
|--------------------|-----------|-------------|-------------|--------------|---------------|----------------|-----------|
| Viajeros           | 34        | 19          | 138         | 147          | 3             | 288            | 4         |
| Mercancías         | 30        | 20          | 277         | 298          | 497           | 1.072          | 15        |
| Varios             |           |             |             |              |               |                |           |
| Cortos             |           |             |             |              |               |                |           |
| Tranvías           |           |             |             |              |               |                |           |
| <b>Total Fijos</b> | <b>64</b> | <b>39</b>   | <b>415</b>  | <b>445</b>   | <b>500</b>    | <b>1.360</b>   | <b>19</b> |
| Reservas           | 14        | 33          | 81          | 231          | 417           | 729            |           |
| <b>Total</b>       | <b>78</b> | <b>72</b>   | <b>496</b>  | <b>676</b>   | <b>917</b>    | <b>2.089</b>   |           |

*Se incluye un turno sin asignación de personal fijo de Andaluces.*

*Tabla 13. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de diciembre de 1935.*

<sup>11</sup> (MZA, 1935 f)

<sup>12</sup>(MZA, 1935 a) para las líneas de Mérida a Sevilla y Puente de Aljucén a Cáceres, (MZA, 1935 b) para las líneas de Madrid a Badajoz, Castillejo a Toledo, Almorchón a Bélmez, (MZA, 1935 c) para la línea de Madrid a Sevilla, Sevilla a Huelva, Manzanares a Ciudad Real, Vadollano a Linares y Guadajoz a Carmona, (MZA, 1935 d) para la línea de Madrid a Barcelona, (MZA, 1935 e) para las líneas de Madrid a Alicante, Chinchilla a Cartagena y Aranjuez a Cuenca,

<sup>13</sup> (Anon., 1936).

La primera conclusión es que se disponía el mismo número de turnos que en 1915, pero con un mayor número de residencias.

Como se puede observar, el grueso del personal de trenes atendía los trenes de mercancías que era el núcleo del servicio. El conjunto de trenes se garantizaba con una reserva del 35 % para cubrir incidencias del servicio. El gráfico recogía un total de 19 vacantes del personal de turno fijo que se cubrían con personal de reserva.

Estos trabajadores daban servicio en un total de 300 trenes, con trenes de MZA y con Norte en combinación. Sin embargo, no se ha encontrado información completa del turno 38 (residencia Aranda), ni trenes especiales en el turno 47 (residencia Murcia) ni cortos y varios (residencia Madrid). Por último, la residencia de Linares contenía un turno genérico de Minas, en la secuencia de la jornada, sin definir horario.

Como se puede observar, existe un incremento importante de la plantilla del personal fijo y de reserva con relación al Cuadro de Servicio de 1915 (anterior a la implantación de la jornada de 8 horas). Ahora bien, este incremento no sólo se debe a la implantación de la jornada de 8 horas ya que, como hemos visto, se incrementó notablemente el número de trenes que se debían atender.

De los turnos de viajeros, el nº 8 estaba reservado para los agentes directos de Málaga de Andaluces. Su inclusión en el Cuadro de Servicio de MZA puede dar una idea de una hipotética alternancia temporal entre las compañías a la hora de dar el servicio. Esta era el caso del turno nº 30 de mercancías, con residencia en Bélmez, en donde se señalaba que en determinados trenes, el guardafreno de Andaluces prestaría servicio los trimestres primeros y tercero de cada año, y el segundo y cuarto un guardafreno de la reserva de Almorchón.

### **3.3. Jornada de trabajo**

La gran novedad del Cuadro de Servicio de 1935 es que cada turno incluía la jornada media a efectos de verificación del cumplimiento de la jornada media, ya que tenía que ser una información publicada. El resumen de la jornada media de los 63 turnos analizados se recoge en la siguiente tabla:

**Medición de jornadas (1935)**

| Entre   | Y    | Turnos    |
|---|------|-----------|
| 4,00  | 4,50 | 1         |
| 4,51  | 5,00 | 0         |
| 5,01  | 5,50 | 12        |
| 5,51  | 6,00 | 7         |
| 6,01  | 6,50 | 23        |
| 6,51  | 7,00 | 8         |
| 7,01  | 7,50 | 10        |
| 7,51  | 8,00 | 2         |
| <b>Total de turnos analizados<sup>(1)</sup></b> |      | <b>63</b> |

(1) No se cuenta el turno nº8. Andaluces

Tabla 14. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de diciembre de 1935.

Del resumen de la tabla se concluye que, con la nueva norma de cálculo, las jornadas de trabajo tenían un promedio de 6,28 horas y que, por lo tanto, no se saturaba la jornada media de 8 horas. Esto no quiere decir que las condiciones de trabajo no fueran, como veremos, difíciles. Por otra parte, esta jornada media influía en el pago de las horas extraordinarias ya que se abonaban en función del exceso de la jornada media.

La implantación de la jornada de 8 horas supuso la clarificación de los tiempos de toma y deje del servicio como parte del cómputo de jornada. A tal fin, MZA dictó una Circular de orden interior de Movimiento nº 212 de 15 de agosto de 1924 en donde, en el punto relativo al cuadro de turnos del personal de trenes, se definían unos tiempos para el cómputo de las horas de servicio:

| Tipo de tren  | Toma             | Deje |
|---|------------------|------|
| Expresos y rápidos                                  | 0:30             | 0:15 |
| Correos, mixtos y omnibus asimilados <sup>(1)</sup> | 0:30             | 0:30 |
| Omnibus y ligeros                                   | 0:15             | 0:15 |
| Mercancías en ruta                                  | 1:00             | 0:30 |
| Resto de mercancías                                 | 0:30             | 0:30 |
| Centros <sup>(1)</sup>                              | 0:15             | 0:15 |
| Trenes de enlace                                    | Tiempo de parada |      |

(1) Para la salida de Madrid 1 hora

Tabla 15. (MZA, 1930)

La introducción de los tiempos de toma y sobre todo, la definición del tiempo de deje, llevó a MZA a reducir los tiempos de toma que vimos en el Cuadro de Servicio de 1915 a fin de ajustar la jornada a la nueva normativa.

Tomando en consideración, con carácter general, la regla de la toma y el deje y sin considerar el tratamiento de los viajes en servicio que también se regulaban, las características de las jornadas analizadas, sobre las que se ha encontrado información, se resumen en la siguiente tabla:

| Duración Jornada (1935) |       |            |       |       |           |
|-------------------------|-------|------------|-------|-------|-----------|
| Entre                   | Y     | Jornadas   | Entre | Y     | Jornadas  |
| 00:01                   | 04:00 | 19         | 22:01 | 23:00 | 2         |
| 04:01                   | 05:00 | 22         | 23:01 | 24:00 | 3         |
| 05:01                   | 06:00 | 47         | 24:01 | 25:00 | 2         |
| 06:01                   | 07:00 | 42         | 25:01 | 26:00 | 2         |
| 07:01                   | 08:00 | 45         | 26:01 | 27:00 | 2         |
| 08:01                   | 09:00 | 45         | 27:01 | 28:00 | 1         |
| 09:01                   | 10:00 | 41         | 28:01 | 29:00 |           |
| 10:01                   | 11:00 | 29         | 29:01 | 30:00 | 1         |
| 11:01                   | 12:00 | 46         | 30:01 | 31:00 |           |
| 12:01                   | 13:00 | 16         | 31:01 | 32:00 |           |
| 13:01                   | 14:00 | 16         | 32:01 | 33:00 |           |
| 14:01                   | 15:00 | 10         | 33:01 | 34:00 |           |
| 15:01                   | 16:00 | 6          | 34:01 | 35:00 |           |
| 16:01                   | 17:00 | 7          | 35:01 | 36:00 |           |
| 17:01                   | 18:00 | 5          | 36:01 | 37:00 |           |
| 18:01                   | 19:00 | 4          | 37:01 | 38:00 |           |
| 19:01                   | 20:00 | 7          | 38:01 | 39:00 |           |
| 20:01                   | 21:00 |            | 39:01 | 40:00 |           |
| 21:01                   | 22:00 | 1          | 40:01 | 41:00 |           |
| <b>Total parcial</b>    |       | <b>408</b> |       |       | <b>13</b> |
| <b>Total jornadas</b>   |       | <b>421</b> |       |       |           |

Tabla 16. *Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de diciembre de 1935.*

Hay que tener en cuenta la observación que hicimos sobre algunas jornadas de trabajo de 1915 que, en apariencia, son de gran amplitud y que se debe a que MZA realizaba los turnos por asignación de día, en los que podía incluir un descanso entre jornadas.

No obstante, sí hemos podido identificar 67 trenes cuyo recorrido suponía 10 ó mas horas, de los que 10 superaban las 13 horas, de ahí la defensa que hicieron las compañías sobre esta característica que afectaba fundamentalmente a los agentes directos.

### **3. 4. Nocturnidad**

De las 421 jornadas analizadas, los trabajadores afrontaban un cambio de fecha entre el día de salida y llegada en 107 ocasiones (25,4 %). Ahora bien, de las 314 jornadas restantes, 116 de ellas tenían características de nocturnidad en el inicio y/o finalización de esta. En definitiva, más del 52,9 % de las jornadas de trabajo tenían componentes de nocturnidad.

### **3. 5. Descanso entre jornadas de trabajo**

Para el análisis de este punto, mantenemos el criterio fijado para el Cuadro de Servicio de 1915 con relación a los descansos dentro de la misma fecha y analizamos sólo las transiciones entre jornadas de trabajo.

Se han medido un total de 256 transiciones entre jornadas de trabajo, con un descanso medio de 16:54. Si esta pernoctación se hacía en la residencia del trabajador, el promedio es de 15:08 (157 transiciones), en tanto que, si se hacía fuera de su residencia, el promedio es de 19:42 (99 transiciones). Al igual que en el análisis de 1915, los descansos fuera de residencia eran mayores a los que se hacían en la propia residencia.

### **3. 6. Pernoctaciones y descansos**

La introducción de la jornada de 8 horas supuso también una mejora en este punto, aunque debemos de insistir en el desarraigo de muchos de los turnos.

En primer lugar, las 421 jornadas analizadas generaban un total de 189 descansos fuera de residencia, es decir, un 44,8 %.

Aunque la norma general era que tras una pernoctación fuera de residencia se retornaba a la residencia, en algunos turnos, las pernoctaciones fuera de residencia podían ser de varios días seguidos, situación que se produce en 17 ocasiones, aunque limitada en este Cuadro de Servicio a 2 fechas.

Al igual que en el Cuadro de Servicio de 1915 se fijaba el descanso decenal, aunque no de manera absoluta en su distribución.

**Tipo de descansos**

|                |           |
|----------------|-----------|
| En cuadro      | 44        |
| Dec. Normal    | 5         |
| Dec. Irregular | 14        |
| <b>Total</b>   | <b>63</b> |

Tabla 17. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de diciembre de 1935.

Por último, este Cuadro de servicio también generaba descansos fuera de residencia, en un total de 20 turnos, algunos de ellos, de más de 1 fecha, como era el caso de los *agentes directos* que ya hemos analizado y que se hacían para poder cumplir con la jornada media máxima de 8 horas.

### 3. 7. Trenes asignados por jornada y recorridos

La responsabilidad en la custodia de las mercancías, paquetes y encargos tanto de los conductores como de los guarda-frenos, permanecía en este cuadro por lo que, lo normal, es que estos agotasen sus jornadas en el tren en el que trabajaban.

| Trenes por jornada | Número     | %     | Kms Min | Kms Medio | Kms Máx |
|--------------------|------------|-------|---------|-----------|---------|
| 1                  | 317        | 75,3% | 26      | 191       | 684     |
| 2                  | 88         | 20,9% | 28      | 208       | 489     |
| 3                  | 11         | 2,6%  | 77      | 291       | 635     |
| 4                  | 1          | 0,2%  | 36      | 36        | 36      |
| 5                  | 1          | 0,2%  | 1.041   | 1.041     | 1.041   |
| 6                  | 1          | 0,2%  | 80      | 80        | 80      |
| 7                  | 2          | 0,5%  | 53      | 560       | 1.066   |
| 8                  |            |       |         |           |         |
| <b>Total</b>       | <b>421</b> |       |         |           |         |

Tabla 18. Elaboración propia sobre Cuadros de Servicio de diciembre de 1935.

Es interesante destacar como la introducción de la jornada de 8 horas supone una concentración de jornadas con un único servicio, con un disminución muy significativo de la distancia media recorrida en la jornada.

## CONCLUSIONES

Este trabajo analiza los efectos de la implantación de la jornada de 8 horas en el personal de servicios de trenes de la Red Antigua de MZA. Hemos tenido la oportunidad de analizar los Cuadros de Servicio de los Revisores de 1908 y de los Conductores, Guardafrenos y Mozos de Tren de 1915, previos a la implantación de la misma. En este momento, no existía una regulación y MZA se regía bajo el principio de las *horas en ruta*, dando lugar a amplias jornadas de trabajo en las que no se computaban los tiempos de toma (reglados) y de deje (sin reglar).

Las características del servicio daban lugar además a un trabajo con altos componentes de nocturnidad. En el caso de los Revisores, la gran característica era que no existían pernoctaciones, aunque sabemos que hubo una intención de cambiar esa situación que es algo pendiente de investigación.

El Cuadro de Servicio de 1915 introduce el descanso decenal, aunque vimos que no era un derecho absoluto y se modulaba según necesidades de la explotación. En este cuadro las pernoctaciones fuera de residencia eran altas, en algunos casos de varias fechas e incluso se producían descansos de varias fechas seguidas fuera de residencia, lo que induce a pensar en el fuerte desarraigo de este personal.

En el Cuadro de Servicio de 1935, posterior a la implantación de la jornada diaria de 8 horas, se pueden verificar elementos de mejora significativos, si bien, seguían manteniéndose el criterio del tipo de descanso decenal, el fuerte componente de pernoctación fuera de residencia e incluso los descansos fuera de residencia, aunque con menor intensidad. Esta implantación generó una concentración en jornadas con un único servicio mayor que en el Cuadro de Servicio de 1915.

Como la regulación laboral definía los tiempos de trabajo efectivo, y en ellos incluía las tomas y los deje, MZA redujo los tiempos de presentación y fin del servicio para amoldarse a la nueva normativa.

Por último, los cuadros ponen de manifiesto las condiciones particulares de los agentes directos, personal de confianza con una marcada responsabilidad y que tuvieron una regulación específica. Este personal era el que se veía sometido a las condiciones más duras en todas las características analizadas.

## BIBLIOGRAFÍA

Anon., (1936). *Guía Excelsior con el servicio oficial de los ferrocarriles. Enero de 1936*. Madrid: s.n.

Gaceta de Madrid, (1903). 03 08, pp. 1757-1758.

García Raya, J., (2025). La implantación de la jornada laboral de ocho horas en MZA. Una aproximación.. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. TST.*, pp. 15-52.

Guía General de Ferrocarriles, (1908). Madrid: Sucesores de Rivadeneyra.

Guías Klaes., (1914). *Guías Klaes. Año XV. Noviembre de 1914*. Madrid: José Gaspar y Klaes.

Instituto de Reformas Sociales, (1912). Apéndice segundo. Mejoras concedidas por las empresas ferroviarias a sus obreros, agentes y empleados. In: *Conflicto de obreros y empleados de las compañías de ferrocarriles*. Madrid: Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos, pp. 88-91.

MZA (Red Catalana), (1918). Reglamento para el servicio de las estaciones. In: Barcelona: Imp. de Henrich y C<sup>a</sup> en comandita, pp. 14-17.

MZA, (1935 a). *Marcha de los trenes. Libro n° 12*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra.

MZA, (1907). Reglamento para los revisores de billetes. In: Barcelona: Henrich y C<sup>a</sup> en comandita, p. 28.

MZA, (1913). *Marcha de los trenes. Libro n° 55*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra.

MZA, (1914). Recopilación de las disposiciones vigentes para los agentes del movimiento en el servicio de estaciones. In: Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, pp. 769-770.

MZA, (1915). *Servicios de Conductores, Guardafrenos y Mozos de Tren. Mes de marzo de 1915.* Madrid: Establecimiento tipográfico "Sucesores de Rivadeneva" .

MZA, (1918). *Marcha de los trenes. Libro n° 62.* Madrid: Sucesores de Rivadeneva.

MZA, (1926 a). *Marcha de los trenes. Libro n° 40.* Madrid: Sucesores de Rivadeneva.

MZA, (1926 b). *Marcha de los trenes. Libro n° 9.* Madrid: Sucesores de Rivadeneva.

MZA, (1930). *Recopilación de las disposiciones que interesan al personal del movimiento en el servicio de estaciones.* Madrid: Sucesores de Rivadeneva (S.A.).

MZA, (1931). Actuación de la Compañía durante los últimos veinte años (1913-1931) : reseña histórica de su constitución y desarrollo. In: Madrid: Sucesores de Rivadeneva, p. 60.

MZA, (1935 b). *Marcha de los trenes. Libro n° 14.* Madrid: Sucesores de Rivadeneva.

MZA, (1935 c). *Marcha de los trenes. Libro n° 44.* Madrid: Sucesores de Rivadeneva.

MZA, (1935 d). *Marcha de los trenes. Libro n° 60.* Madrid: Sucesores de Rivadeneva.

MZA, (1935 e). *Marcha de los trenes. Libro n° 65.* Madrid: Sucesores de Rivadeneva.

MZA, (1935 f). *Servicios de Conductores, Guardafrenos y Mozos de Tren. Mes de diciembre de 1915.* Madrid: Sucesores de Rivadeneva, S.A..