

La implantación de la jornada laboral de ocho horas en MZA. Una aproximación.

The implementation of the eight-hour work day in MZA. An approach.

A implantação da jornada de trabalho de oito horas na MZA. Uma aproximação.

JOAQUÍN GARCÍA RAYA

Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria. ASIHF.

Dirección de correo electrónico: jogaya@hotmail.com

Recibido/Received: 09/01/2025. Aceptado/Accepted: 03/11/2025.

Cómo citar/How to cite: García Raya, Joaquín, “La implantación de la jornada laboral de ocho horas en MZA. Una aproximación”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, TST* 56 (2025): 15-52. DOI: <https://doi.org/10.24197/tvzvkr22>.

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: La jornada de trabajo fue siempre un tema de fricción entre los agentes participantes en el mundo laboral. La normativa de la jornada laboral tiene un hito en la Conferencia de Washington en 1919 y en la fijación de la jornada de ocho diarias o 48 horas semanales. Para el ferrocarril español, esta introducción supuso una conflictividad entre el Gobierno, las compañías y los sindicatos, y un coste económico para las empresas. En este artículo, gracias a la disponibilidad de una gran cantidad de fuentes guardadas en el Archivo Histórico Ferroviario, se analiza lo que supuso la implantación de la jornada de ocho horas en MZA, una de las compañías más importante del ferrocarril español y, por ende, de la economía española anterior a la Guerra Civil.

Palabras clave: Historia del trabajo; legislación laboral; Sindicatos; MZA; España.

Abstract: The working day has always been a source of friction among the actors involved in the world of labour. Regulation of working hours reached a milestone at the Washington Conference in 1919 with the establishment of the eight-hour working day, or 48 hours per week. In the Spanish railway sector, this measure gave rise to conflict between the government, the railway companies and the trade unions, as well as to significant economic costs for the companies. Drawing on the availability of a large body of sources preserved in the Railway Historical Archive, this article analyses the implications of the implementation of the eight-hour working day at MZA, one of the

most important companies in the Spanish railway system and, by extension, in the Spanish economy prior to the Civil War.

Keywords: Labour history; labour legislation; trade unions; MZA; Spain.

Resumo: A jornada de trabalho foi sempre um tema de fricção entre os agentes envolvidos no mundo laboral. A regulamentação da jornada laboral conheceu um marco na Conferência de Washington de 1919, com o estabelecimento da jornada de oito horas diárias ou 48 horas semanais. No setor ferroviário espanhol, esta medida gerou conflitos entre o Governo, as companhias e os sindicatos, além de representar um custo económico para as empresas. Neste artigo, graças à disponibilidade de um vasto conjunto de fontes conservadas no Arquivo Histórico Ferroviário, analisa-se o impacto da implantação da jornada de oito horas na MZA, uma das companhias mais importantes do caminho de ferro espanhol e, por conseguinte, da economia espanhola anterior à Guerra Civil.

Palavras-chave: História do trabalho; legislação laboral; sindicatos; MZA; Espanha.

INTRODUCCIÓN

Las relaciones laborales conocieron una inflexión capital con la implantación de la jornada de ocho horas. Si bien fue un elemento central del movimiento obrero desde el Congreso de Ginebra (agosto de 1866) celebrado por la Asociación Internacional de los Trabajadores, los países más industrializados sólo la aceptaron a partir del Tratado de Versalles, cuyo artículo 23 alentaba a introducir mejoras que alejaran a la clase obrera de buscar soluciones al margen de la sociedad capitalista, perturbando, así, la «paz social»¹. En efecto, el cariz que alcanzó el movimiento obrero con el triunfo de la Revolución Rusa y su extensión a otros países de Europa fue lo que hizo que la reducción de la jornada laboral fuera vista como una de las reivindicaciones más fáciles de aceptar por los gobiernos liberales (Avilés Farré 2000: 17-31; Weitz 2009: 36).

Su implantación en el ferrocarril español se convirtió en un elemento fundamental de las relaciones laborales, seriamente afectadas por el reciente ciclo huelguístico y por la crisis que estaban atravesando las concesionarias ferroviarias. Francisco Cambó tildó la nueva jornada laboral en *Elementos del Problema Ferroviario* como «la mayor locura que la humanidad ha conocido en el curso de la historia» (Bonamusa 1995: 18), convirtiéndose de esta forma en un importantísimo aliado de las

¹ La necesidad de crear una normativa internacional sobre la jornada laboral obligó a que tomase forma jurídica en la Conferencia de Washington.

compañías. Sin embargo, Eduardo Maristany reconoció en una carta que envió a Lisle, en 1910, la jornada fatigosa que realizaban muchos trabajadores (Martínez Vara y Cobos Arteaga 2007: 332), lo cual no fue suficiente, en todo caso, para impulsar un cambio desde las compañías. Fueron los gobiernos españoles, liberales o conservadores (Soto 1989: 258-259), los que lo hicieron posible, por su lado, ya que, no en vano, venían desarrollando una política social desde finales del siglo XIX, aunque con antecedentes legislativos en la I República, que pudo deberse a factores internos con un carácter filantrópico y humanitario, pero cuya aparición sólo se daba cuando el conflicto capital/trabajo ponía en peligro la estabilidad social. No cabe duda de que estuvo influida por la Conferencia de Berlín (1890) y la encíclica *Rerum Novarum* de León XIII. De la primera destacó el intento de crear un organismo internacional con el fin de conformar una legislación sociolaboral; y de la segunda sobresale la búsqueda de una reforma social, pero respetando las relaciones capitalistas de capital-trabajo.

A pesar de todo, su implantación se produjo gracias a la presión del movimiento obrero (Soto 1989: 254), el cual, habiendo aparecido a finales del siglo XIX, estaba organizado en el ferrocarril (Plaza Plaza 2012; Castillo 1983) en el sindicalismo socialista de carácter reivindicativo que era la Unión Ferroviaria (1909)²; mientras el Sindicato Católico Ferroviario, tutelado por las compañías, trataba de neutralizarlo.

Aunque la jornada laboral ha sido estudiada a nivel general (Soto Carmona 1989), apenas ha sido abordada en el sector ferroviario. En estas páginas analizaremos la implantación de la jornada laboral de ocho horas en MZA, una de las dos grandes concesionarias españolas. El artículo se estructura, además de por esta introducción, por otras secciones en la que estudia su implementación y la incidencia que tuvo económicamente y en las plantillas de los distintos servicios de las compañías³; para acabar con las conclusiones, la bibliografía utilizada y un anexo que recoge los datos de contratación y los gastos directos ocasionados.

² Es de suponer que la ideología anarquista hubo de estar presente en el ferrocarril, pero las referencias son escasas.

³ Los Servicios eran Material y Tracción, Movimiento, Vía y Obras, Intervención y Estadística, Eléctrico, Almacenes.

1. ACUERDOS DEL COMITÉ PARITARIO⁴

La jornada de ocho horas tuvo una rápida incorporación, ya que países como Italia, Portugal, Francia o Reino Unido la incluyeron en sus legislaciones laborales. Incluso, se llegó al caso de que la jornada pudiera reducirse, aún más, en trabajos insalubres y tóxicos⁵. Para conocer cómo se implantó en los ferrocarriles europeos se debe acudir a la encuesta realizada en los países donde esta organización estaba presente y publicada por la Federación Internacional de los Obreros del Transporte en 1924 con la denominación de *Condiciones de Trabajo en los Diversos Países*⁶. Si bien es cierto que la encuesta obviaba a países de nuestro entorno de gran importancia como Francia, Portugal e Italia, ofrece un panorama internacional de los diversos sistemas ferroviarios, incluidos el español.

En general, se puede decir que la jornada laboral en los ferrocarriles europeos tenía una gran variedad, tanto en lo referente a su duración, como a lo que debía de entenderse como tal. Los horarios podían variar desde las 206 mensuales del caso sueco, hasta las diez diarias fijadas en Holanda, la cual era el máximo. El caso danés es paradigmático, pues sufrió un crecimiento en 1920 desde 208 horas mensuales hasta 234, e incluso llegaba a 260 en algunas categorías. En Suiza se diferenció, por ejemplo, entre «horas de trabajo» y «horas de servicio», sin que se excediera las diez horas presenciales, aunque la jornada media efectiva no sobrepasó las ocho horas por término medio. En Reino Unido, la jornada laboral fue una cuestión clave en la mejora de las condiciones de trabajo una vez finalizada la Gran Guerra⁷.

⁴ Si bien los Comités Paritarios fueron creados por el Decreto Ley 26/11/1926, estos organismos fueron quienes propiciaron la implantación de la nueva jornada laboral. Los Comités Paritarios fueron sustituidos en 1931 por los Jurados Mixtos, aunque tuvieron su reconocimiento con la *Ley Benot*. Ambos organismos estaban formados por el mismo número de representantes patronales y obreros y los presidía una autoridad local, provincial o de reconocido prestigio en la Administración.

⁵ Art. 2º, Decreto 5.516. (Diario da República, 1ª Serie, 07/05/1919, pág. 750-751). Legislación portuguesa.

⁶ Federación Internacional de los Obreros del Transporte, *Condiciones de Trabajo en los Diversos Países*, Ámsterdam, ITF, 1924.

⁷ Para el Reino Unido, aparte de la publicación de la ITF ya reseñada, contamos con dos artículos traducidos de la *Railway Gazette* de 07/02/1919 (AHF-S/0191/082). Además, Fenelon, 1934. En este caso la contabilización de la jornada de trabajo se refería a trabajo efectivo.

En España el Real Decreto 27/08/1918 (en adelante, R.D.) aprobó la creación del Comité Paritario ferroviario (en adelante, Comité) para aplicar la jornada de ocho horas en el ferrocarril. Quedó formado por un presidente (funcionario del ministerio de Fomento y nombrado por el ministro), seis representantes de la empresa y otros tantos de los obreros. Se crearon cuatro secciones que agrupaban a los Servicios Técnicos (Vía y Obra, Tracción y Material, Movimiento), y Servicios Administrativos. El Comité quedó constituido el 12/09/1919, después de las elecciones celebradas por los empleados para elegir a sus representantes. No obstante, cabe decir que esta elección fue rechazada por los sindicatos socialista y católico, ya que no reconocían la representatividad de tales organizaciones, ya que la elección era por individuos, cuya condición indispensable era su pertenencia al servicio por el que se representaba⁹. Así el mismo Gobierno negaba la validez del R.D. de 10/08/1916.¹⁰ Además de este desprecio, los sindicatos rechazaban el procedimiento de la votación por los siguientes motivos:

- No había censo, sino que cada empleado debía elegir dos representantes del servicio al que pertenecía, por lo que debía de identificarse en el boletín que rellenaba.
- Solo había una Junta de Escrutinio, elegida de la 1ª División de Ferrocarriles¹¹, que controlaba la Mesa Central, única en toda España y a las se debían remitir los votos desde cualquier punto de la geografía española en ocho días, que eran los establecidos para la elección.
- La forma de envío hasta Madrid correspondía al jefe de estación, persona que, como conocía perfectamente a los empleados de

⁸ Gaceta de Madrid de 29/08/1919 (Gaceta en adelante).

⁹ Un ejemplo: un maquinista sólo representaba al Servicio de Tracción y Material, pero no a los otros servicios.

¹⁰ Gaceta de 11/08/1916. En los Comités Paritarios franceses estaban las compañías, y como representantes de los trabajadores la Federación Nacional de Ferroviarios, afiliada a CGT.

¹¹ La División de Ferrocarriles era el organismo utilizado por el Gobierno para controlar a la Compañías ferroviarias, en sus aspectos técnico, comercial y de reclamaciones. Cada una de estas Divisiones tenía un área geográfica variable.

cualquier servicio, sobre todo en las estaciones pequeñas e intermedias, podría hacer de filtro¹².

El rechazo de que no se presentaran los sindicatos y esta forma de elección llevó a estos a solicitar la abstención, algo que contrarió al Gobierno, el cual reconocería dos representantes para cada sindicato en cada una de las secciones, pero, no reconociendo su error, mantendría a los vocales elegidos¹³. El Sindicato Católico aceptó acudir a las reuniones, no así la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles (UGT), cuya Comisión Ejecutiva tuvo una reunión el 2 de septiembre de 1919 en la que hizo conocer, a través de una nota de prensa, su rechazo su incorporación a dicho Comité y acusó al ministro de mantener reuniones con las compañías para estudiar la forma de implantar la nueva jornada¹⁴.

Las sesiones del Comité duraron hasta mediados de diciembre, lo cual no significa que fueran continuadas, ya que estuvieron sin actividad durante prolongados periodos de tiempo. En el caso que hubiese acuerdo, pasaba rápidamente al despacho ministerial para tomar la forma jurídica de real orden.

No obstante, cabe decir que la mayoría de los ferroviarios tenían reconocida la nueva jornada a partir del 1 de enero de 1920, excepto los encuadrados en los servicios de estaciones, pasos a nivel y trabajos asimilables a porteros y vigilantes¹⁵. En efecto, en los casos donde hubo un rápido acuerdo fue en aquellos no relacionados directamente con la circulación, mientras que en las oficinas continuaron igual, ya que en la mayoría de los casos tenían una jornada diaria inferior a las ocho horas. Los talleres de reparación y mantenimiento del material rodante, Vía y Obras y Movimiento fueron otros servicios donde, también, se alcanzó un fácil acuerdo,¹⁶ como tampoco hubo problemas para alcanzarlo en el grupo de personal de Almacenes y Economatos. Y las brigadas de Vía y Obras,

¹² AHF-S/0185/025. Este expediente ofrece la correspondencia cruzada entre el Jefe de Estación de Malagón y Maristany, aquél no duda en adherirse de forma leal a la Compañía (MZA), poco antes del movimiento revolucionario de 1917.

¹³ R.O. 14/09/1919 (Gaceta de 16/09/1919).

¹⁴ Esta reunión fue el día 21/08/1919, según comenta la Gaceta de Caminos de Hierro en su número de 24/08/1919. En cambio, El ministro no se reunía con los Sindicatos, además rechazaba su participación en los Comités.

¹⁵ Las compañías entendían que dicho trabajo no requería un esfuerzo físico considerable, o por tener vivienda en el centro de trabajo.

¹⁶ Aquí en cambio los ordenanzas y asimilados sí tuvieron reconocida la nueva jornada. También el personal de los almacenes adscritos a los talleres.

cuyo trabajo se daba en la propia vía, se adaptaban a la luz solar, según las estaciones climatológicas, aunque sin superar las ocho horas en el cómputo anual.

Las ocho horas acordadas computaban el trabajo efectivo, y no el presencial, de tal suerte que el acceso al centro de trabajo se debía producir cinco minutos antes del inicio del horario pactado, mientras que el abandono del puesto de trabajo se efectuaría después de que sonara la campana. En la mayoría de los casos, la jornada pactada estaba dividida en dos periodos con un intervalo cuya duración oscilaba de una hora y media a dos horas.

2. LA LABOR DEL INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES

Los temas sin acuerdo pasaron al Instituto de Reformas Sociales (en adelante, Instituto), que, cabe recordar, fue creado por el R.D. 23/04/1903, y promulgado su Reglamento el 15 de agosto de 1903, el cual fue modificado en varias ocasiones, destacando el producido el 14 de octubre de 1919. El Instituto, refundido en el Ministerio de Trabajo e Industria en 1924¹⁷, quedó constituido como órgano consultivo con capacidad de iniciativa y de decisión con la intención de:

- Preparar la legislación laboral,
- Garantizar la ejecución de la normativa laboral mediante la inspección y la estadística
- Favorecer la acción social y gubernamental destinadas a mejorar a la clase obrera

El Instituto estaba compuesto de un Pleno, además de por la figura del presidente, secretario, por secciones ocupadas en diversas materias y el Consejo de Dirección. Este último era un órgano corporativo formado por representantes de distintos ministerios y del ámbito patronal y obrero, y cuyas funciones eran cooperar con el presidente, opinar y proyectar la normativa y su aplicación que el pleno hubiera delegado.

Para el ferrocarril, los desacuerdos llegaron a la Sección de Asociaciones por corresponderle la materia del régimen paritario, entre otras¹⁸. Esta sección elaboraba un informe con la documentación recibida

¹⁷ *Gaceta* de 03/06/1924.

¹⁸ Art. 8 del R.D. 14/10/1919 (*Gaceta* de 15/10/1919).

y la aportada por las partes, y derivado de él una propuesta que el Consejo de Dirección votaba. Además, el Consejo podía recibir propuestas de cualquiera de las partes y de otros interesados. Los acuerdos y también los desacuerdos pasaban al ministerio con las propuestas votadas, el cual daba forma jurídica a lo evacuado desde el Consejo. El Consejo entendió que su trabajo había finalizado el 12 de diciembre de 1921 con la publicación de la R.O. 09/12/1921 (en adelante, R.O.)¹⁹.

Los representantes en el Consejo por las compañías fueron Pedro Pablo de Alarcón (ingeniero jefe del Servicio Central de la 2ª División de Norte –Explotación–), Rafael Coderch y Francisco Terán (subdirectores de MZA), mientras la parte obrera lo fue por Francisco Largo Caballero (secretario general de UGT), Trifón Gómez (secretario general de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles y ponente de la implantación de la jornada de las ocho horas en el congreso del sindicato socialista de 1920) y Aníbal Sánchez (tesorero-contador de la F.N.F.). Además, formaban parte cinco vocales independientes o ajenos a ambas partes.

La actividad del Instituto quedó centrada en diversos puntos que tuvieron su plasmación jurídica en la R.O. 17/10/1921²⁰. Estos temas fueron los siguientes:

- 1) Prolongación de la Jornada. El Informe de la sección fue aprobado por unanimidad, y distinguía que la prolongación podía ser voluntaria, con un máximo mensual de 50 horas y 240 horas anuales. La voluntariedad se podía dar en las dependencias no ligadas directamente con la circulación, en cuyo caso la prolongación sería obligatoria, siendo idéntica la fijada para maquinistas y fogoneros (como máximo 14 horas en dos días consecutivos o en diez jornadas mensuales)²¹. La R.O. 17/11/1921 es copia literal de la propuesta por el Instituto.
- 2) Compensación del horario continuado. Ni en la sección ni el Consejo se llegó a algún acuerdo. La parte obrera solicitó que las horas quedaran compensadas con la reducción de la jornada por el mismo tiempo, además de aumentar el 75% el precio de dichas horas. En cambio, la patronal pretendió que el pago surgiera de un acuerdo entre el trabajador y la compañía –ya lo propuso en la

¹⁹ *Gaceta* de 10/12/1921.

²⁰ *Gaceta* de 18/10/1921, rectificada el 23/10/1921.

²¹ R.O. 18/10/1919 (*Gaceta* de 20/10/1919 rectificada el 12/11/1919).

sección y fue rechazado, junto a la propuesta de llegar a pagar el 20% más en caso de que las horas extraordinarias fueran superiores a dos (si fueran menos, el valor sería como una hora de jornada)–. La que obtuvo reconocimiento ministerial fue la de los vocales independientes: horas no ligadas a la circulación como mínimo el 20% en caso de trabajos obligatorios, aumento del 20% en caso de ser las dos primeras horas y del 50% en caso de excederlas o de hacerse en día de descanso.

- 3) Tiempo de viaje sin servicio. Aquí volvemos a tener que la R.O. 17/10/1921 recoge la proposición de los vocales independientes, pero con un cálculo distinto en el cómputo del tiempo como hora trabajada: una hora al tercio del tiempo de viaje, tanto de ida como de vuelta. En cambio, la R.O. señala que la mitad del tiempo destinado al viaje de ida y vuelta se compute como tiempo trabajado. Los vocales de la compañía aceptaron la propuesta de la sección, muy parecida ala realizada por los otros vocales, mientras que la parte obrera entendió que el tiempo de viaje debía considerarse como de trabajo.
- 4) Tiempo de espera y reserva. Las proposiciones de las partes obrera y de las compañías fueron rechazadas. La presentada por la sección fue aceptada sólo por los vocales independientes que fue la recogida en la R.O., computando la hora al 50% de la hora de jornada.
- 5) Guardas, vigilantes, porteros y similares. La propuesta de la sección fue aceptada por todos los vocales y así fue recogida en la normativa. En la sección las compañías indicaron que este personal debía aplicarse una jornada de 12 horas, ya que el trabajo no presentaba desgaste físico. En cambio, sólo aceptan las excepciones de los artículos 1ª y 9º de la R.O. 15/01/1920²². Éstas debían de ser acordadas por el Instituto por causa justificada o cuando por la peculiaridad del trabajo haya de acogerse a 48 horas en una semana de seis días. Otra excepción era la recuperación de una jornada no trabajada por alguna festividad popular, ya que la recuperación de la jornada no se consideraría como hora extraordinaria.

²² *Gaceta* de 16/01/1920.

6) Vigilancia de los pasos a nivel. Este apartado fue el más polémico, ya que lo reglamentado por a R.O. 17/10/1921 quedó en suspenso por otra R.O. de 019/12/1921²³, hasta que el Consejo de Obras Públicas resolviese sobre la petición de las compañías de una nueva clasificación de los pasos a nivel. De todas formas, la jornada quedaba fijada:

- Con más de 24 circulaciones, tres personas cubriendo las 24 horas. Provisionalmente, dos personas cubrirían todo el día abonando una indemnización del 50% del salario normal.
- Hasta 24 circulaciones, dos personas cubriendo las 24 horas, abonando un aumento del 25% sobre el salario.
- Máximo de 13 circulaciones en 13 horas, cubierto con una persona, percibiendo un suplemento proporcional al aumento de la jornada.

Esta clasificación fue la presentada por la sección y aprobada por el Consejo por mayoría. Lo único que obtuvo unanimidad en el Consejo fue el apartado que reservada a las guardesas el turno matutino y que la normativa tutelar de la mujer obrera se cumpliera de manera estricta²⁴.

7) Vigilantes y guardas de vía. La R.O. 17/10/1921, punto 7º, recogió la redacción salida del Consejo, aprobada con los votos obreros y los independientes, votando en contra las compañías, sin que éstas presentaran contrapropuesta. Pero este tema también fue conflictivo en la sección. Las compañías clasificaban a Vigilantes y Guardas de Vía en dos grupos: quienes estaban incluidos en brigadas de mantenimiento y se aplicaba las ocho horas, al tener la jornada como obreros de vía; y los vigilante y guardas no incluidos en el anterior grupo. Aquí, las compañías volvían a

²³ Punto 3º (*Gaceta* de 10/12/1921, rectificada el 14/12/1921).

²⁴ El trabajo femenino venía regulado por la Ley 13/13/1900, acerca del trabajo de mujeres y niños (*Gaceta* de 14/03/1900), que afectaba a los permisos de embarazo y postparto, conservando el puesto de trabajo; además el reconocimiento de una hora de lactancia que la madre podría distribuir en varios periodos sin menoscabo del sueldo. También la R.O. 09/12/1921 (*Gaceta* de 10/12/1921), eliminaba el trabajo femenino en el ferrocarril, excepto si eran viudas, esposas o hijas de empleados que podrían prestar el servicio es ese turno, permitiendo una “conciliación familiar”, algo particular.

confundir jornada laboral con desgaste físico, y además amenazaban con despidos al considerar a la mayoría de este personal como sobrante. Este último grupo tendría una jornada diaria de doce horas, sin reconocer que realizaban horas extraordinarias²⁵.

- 8) Agentes de Movimiento en Trenes. Estos tendrían las mismas especificaciones que aparecían la R.O. 18/10/1919²⁶ para elaborar los turnos que computen la jornada legal. La R.O. 17/10/1921 daba un plazo a las compañías de tres meses para confeccionar los nuevos turnos, aunque comenzaba a contabilizarse como horas extraordinarias las que sobrepasara la jornada media de ocho horas diarias, por considerarse como horas extraordinarias de carácter obligatorio. La sección trató este punto referido a todo personal, cuya jornada no ajustara a las ocho diarias, ni a los 48 semanales. Para la sección era fundamental el descanso semanal, como asimismo pensaba el Congreso de UGT-ferroviarios, siendo contraria la opinión del al Sindicato Católico (descanso quincenal) o los vocales obreros elegidos para el Comité (ningún descanso), que coincidían en ello con las compañías.

La implantación del descanso semanal para este personal de Movimiento obligó a modificar la R.O. de los maquinistas que no recogía el descanso semanal. El pago de las horas extraordinarias se hacía de dos formas: como si fuera jornada normal (cuatro horas por cada siete días de servicio o la procedente del retraso del tren donde trabajaban); el resto se pagaba con recargo del 25% las dos primeras horas y el 50% si hubiera más horas. También recogía que el cómputo de descanso anual podría disfrutarse en varios días seguidos por interés de la compañía o por petición del personal.

A finales del año 1921, el Instituto entiende que su labor ha finalizado, pero en este último Informe se observa la ausencia de soluciones para determinados colectivos como eran los repartidores y distribuidores en ruta de Almacenes y Economatos, quienes no obtendrían solución individual a sus horarios particulares. Algo parecido se puede decir de la jornada de ocho horas en las estaciones, cuya solución se estableció por la R.O.

²⁵ La redacción quedó en que el primer grupo tenía reconocida la jornada de ocho horas y el segundo una jornada de 12 horas, pero pagándolas sin recargo.

²⁶ Personal de conducción de máquinas y visitantes en ruta del Recorrido (*Gaceta* de 20/10/1919, rectificada el 12/11/1919).

03/09/1924²⁷, la cual recogió las conclusiones a las que llegó el Informe emitido por el Consejo Superior Ferroviario sobre la aplicación de la jornada de ocho horas el 03/11/1923, es decir, con un elevado tiempo de demora, puesto que el encargo de dicho informe procedía, nada más y nada menos, que de la R.O. 09/12/1921, anteriormente arriba comentada.

Es indudable que esta falta de rapidez para dar solución al tema tenía una intencionalidad que iba más allá de las cargas de trabajo²⁸. Una vez que el Instituto dejó de intervenir en la aplicación de la jornada de las ocho horas, las compañías dejaron claro que no estaban interesadas en su aplicación, de ahí esta dilación, conseguida mediante el procedimiento de evacuar diversas consultas por su parte al Ministerio de Fomento sobre estos temas e, incluso, reteniendo la información solicitada por éste, logrando así que las soluciones tardaran meses en adquirir forma legislativa.

Lo mismo se pudo decir sobre la aplicación de la jornada de ocho horas diarias en los pasos a nivel, establecida por la R.O. de 03/09/1924 sobre vigilancia y guardería en los pasos a nivel,²⁹ y sobre los porteros, conserjes y ordenanzas, que no tuvieron fijada definitivamente la jornada de ocho horas diarias hasta la R.O. de 31/07/1926 sobre la jornada de porteros, conserjes y ordenanzas de las oficinas y talleres de ferrocarriles³⁰.

3. LA VALORACIÓN DE MZA

Las compañías tuvieron un conocimiento anterior a la promulgación del Real Decreto de la intencionalidad de los trabajadores, ya que, siendo la jornada de ocho horas una de sus principales reivindicaciones, el secretario de la Comisión Ejecutiva de la F.N.F. se dirigió al director de MZA el 03/03/1919, como suponemos que también ocurrió en el caso de las otras compañías, exponiendo las reivindicaciones acordadas en el último congreso, que se había celebrado hacía poco tiempo, siendo, en efecto, la primera de ellas la implantación de la jornada de ocho horas. Como era lógico y normal, el director de MZA no respondió al secretario de la F.N.F., aunque sí hubo acuse de recibo que solicitó. Ahora bien, a diferencia de otras ocasiones, estas reivindicaciones no fueron tratadas con

²⁷ *Gaceta* de 01/10/1924.

²⁸ Para un seguimiento bastante completo, consultar AHF-P/0076/197.

²⁹ *Gaceta* de 01/10/1924.

³⁰ *Gaceta* de 03/08/1926.

la mofa y la nula valoración, en lo cual, tal vez, influyó el tono conciliador y abierto a posibles negociaciones del sindicato socialista, u otras razones desconocidas de Maristany.

La huelga de 1917 llevó a las empresas ferroviarias, pese a las medidas represivas aplicadas posteriormente, a comprender que el proletariado estaba en un ciclo reivindicativo de carácter laboral (la huelga de “La Canadiense” estaba desarrollándose en esos momentos), pero también político. Sin embargo, las razones que más influyeron fueron la instauración de la jornada de ocho horas, o en su defecto de 48 horas semanales, en el mes de febrero en los ferrocarriles británicos y el conocimiento previo que, casi seguro, tenían del texto que se convertiría en real decreto un mes después. Por lo tanto, la dirección de la compañía no respondió de manera provocativa y decidió estudiar las reivindicaciones presentadas por la Federación para hacer un análisis previo del coste que supondría la implantación de sus solicitudes.

El estudio económico realizado sobre la implementación de la nueva jornada señalaba qué se debía de entender como «jornada»³¹, defendiendo con tesón las compañías la diferenciación entre trabajo efectivo y trabajo presencial. Por ejemplo, si un obrero pudiera trabajar ocho horas continuadas, en el caso de que este trabajo fuese intermitente, como en algunos pasos a nivel o en estaciones de poco tráfico, el trabajador podría tener una presencia más prolongada.

Los cálculos realizados en este momento ofrecieron el resultado de que habría un aumento de 5.665 empleados en plantilla de un total de 24.117 agentes (es decir, el 23,48% del total)³². Esta cifra sería mayor si se contara con el personal suplementario, temporero, etc., hasta llegar a un total de 6.265 nuevos agentes. Esta ampliación provocaría un gasto salarial total de 12.743.000 pesetas, pero también tendría otro reflejo en la construcción de 2.275 viviendas, cuyo coste sería de 13.650.000 pesetas. MZA añade que habría dificultades para encontrar viviendas en poblaciones de cierta importancia, pero en otros puntos sería imposible de resolver, como eran los casos del personal de la vigilancia de la vía y de las estaciones alejadas de los núcleos urbanos.

³¹ MFM-AHF-S/0191/089.

³² La proporción aumentaría, si consideramos que los tres primeros grupos no contarían con refuerzos de personal. De esta manera, el aumento de plantilla, sobre 14.696, representaría el 38,54%.

Estos casos son bien patentes en el crecimiento de lo que se conocen como «Poblados Ferroviarios» y en la construcción de viviendas en los recintos de las estaciones, que todavía se pueden estudiar por la geografía ferroviaria. Aunque en algunos casos, dichas viviendas carecieran de las instalaciones higiénico-sanitarias elementales ya para aquellos años³³, ni «la buena voluntad de la empresa» solucionaría el problema (indemnización por alquiler), debido a la falta de alojamiento en pueblos cercanos. Además, tendría que contarse con el tiempo necesario para la construcción, lo cual provocaría, posiblemente, tensiones laborales, difíciles de apaciguar. Este gasto era difícil de asumir por parte de la compañía, por lo que la nueva jornada era rechazada. Sólo se aceptaría siempre que su implementación fuese acometida de manera paulatina.

El aumento de personal que tuvo MZA en sus dos redes (sin contar con los obreros de Vía), entre 1920 y 1931, fue de 4.907 empleados³⁴. Este aumento fue mayor en los servicios de Material (2.414 contratados) y Movimiento (1.942), absorbiendo ambos 4.356, lo que da idea de la importancia que tuvo la jornada nueva en los servicios relacionados con la explotación, sobre todo, en el primero. Este servicio, a diferencia de otros, conservaba su diferenciación entre Red Antigua (RA) y la Red Catalana (RC); siendo la RA la que más incorporó con 1.516 empleados, lo cual no debe extrañar ya que tenía muchos más kilómetros en explotación, por lo tanto, con un número mayor de estaciones y recorridos. También llama la atención que la RA no tuviera contrataciones algunos años, mientras la RC las tuvo durante todo el periodo.

El tercer Servicio, Vía y Obras, queda ya muy alejado de los anteriores, en parte, porque la mayoría del personal se formaba por obreros que no se reflejaban, por lo que las contrataciones quedaron en 405; mientras que los otros tres servicios tenían una representación mínima y Contabilidad e Intervención casi testimonial, aunque esta última tenía adscrito la categoría de interventor en ruta. El caso de Contabilidad es

³³ Un caso particular de esta falta de salubridad de las viviendas en MFM-AHF-C/0110/001. Para la incidencia de las ocho horas en los Poblados Ferroviarios y el conocimiento de estos en Cuellar Villar, Domingo et alii (Coord.), *Historia de los poblados ferroviarios en España*, Madrid, FFE, 2005.

³⁴ MZA tenía dividida su red en dos denominaciones: Red Antigua (todas las líneas incorporadas con anterioridad a la Red Catalana), y ésta última, compuesta por las líneas que concedías a la Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y a Francia (TBF). La denominación Red Antigua ya era utilizada por MZA para distinguir las nuevas incorporaciones de las que no lo eran.

llamativo, también, al referirse a cuestiones administrativas cuya jornada laboral no alcanzaba las 48 horas semanales³⁵, siendo explicada su contratación por la mayor carga de trabajo.

Si analizamos la contratación anual, MZA la concentró en el sexenio 1921-1926: 2.935 personas pasaron a formar parte de la plantilla en el bienio 1921-1922, lo que supone el 59,81% de todas las contrataciones. Por lo tanto, no fue el primer año, 1920, el principal de las contrataciones (casi fue el menor), sino que llevaba una política de admisión de personal que puede parecer errática, ya que el año que hubo menos contrataciones estaba dentro del sexenio ya señalado, incluso en algunos servicios no hubo contrataciones (Eléctrico, Vía, Intervención). El año 1921 fue el de mayores incorporaciones (2.276 personas), de las cuales, poco más de la mitad eran para Material (1.174). El resto de los servicios también tuvieron las mayores contrataciones, excepto en el Eléctrico; incluso Contabilidad agrupaba sus 16 contrataciones en este año. Este esfuerzo continuaría en los dos años siguientes, llegando a representar el 70,3% del total. Desde 1924 las incorporaciones se ralentizaron, excepto en 1928 con 638 nuevos empleados, debido a que Movimiento contrataba 586 personas.

MZA no distinguió entre sueldo/jornal y el pago de las horas extraordinarias. Partiendo de esta limitación, el gasto presupuestado durante todo el periodo fue de 127.335.474 pesetas –108.731.423 en la RA, y 18.604.051 en la RC–. Sin embargo, tal reparto no es del todo correcto, ya que el 85,4% que corresponde a la RA se debió a algunos servicios ya centralizados en una sola red, en concreto Material, que tuvo una gran importancia presupuestaria³⁶.

El gasto anual fue muy parejo, excepto el primer año. En 1920 fue de 2,159 millones de pesetas, lo que suponía una participación del 1,69% sobre el total. La participación del resto de años osciló entre el 6,94% de 1922 y el 9,93% de 1929. Esta pequeña disparidad de 3 puntos evidencia que MZA conseguiría una distribución en el aumento del gasto sin grandes sobresaltos a lo largo de estos años. Otra característica importante es que la contribución de 1920 fuera la menor de todas, lo cual podría implicar que un servicio tan afectado como Movimiento, trenes y estaciones no tuviera ninguna partida en este concepto para este año, cuando fue el servicio con mayor asignación presupuestaria en todo el periodo. Los motivos pueden ser varios: que la compañía tuviera todavía esperanzas de

³⁵ La jornada semanal era 37,5 horas.

³⁶ Un estudio más detallado permitiría deslindar la incidencia del R.D. territorialmente.

que el ferrocarril fuera una de las industrias no afectadas, o que los acuerdos llegaron cuando los presupuestos ya estuvieron elaborados.

Fueran estos motivos u otros, lo que MZA demostró con esta forma de actuar es que la implementación iría por delante de lo presupuestado y que no se produciría de forma inmediata, sino a lo largo de los años. Esta implementación también reveló que la ejecución del R.D. era estudiada y conservadora. Solo se realizó cuando las necesidades fueron auténticas. También aparece que las mayores cantidades presupuestadas están consignadas para los últimos años. Las tres mayores cantidades quedan para el último trienio estudiado (1929-1931), lo cual puede hacer pensar en una mayor contratación de personal administrativo, pero, como hemos visto, no fue así; por lo tanto, la interpretación más acertada sería que ese dinero fuera a pagar horas extraordinarias.

El reparto del gasto por servicios, al igual que el de contratación, está relacionado directamente con la explotación ferroviaria. Los servicios de mayor gasto fueron los de Movimiento y de Vía, cuya suma daba una participación del 85,98%. El otro servicio activo, Material y Tracción, representaba el 8,63%. Por lo tanto, este cuadro permite comprender cuáles eran las partes más afectadas de la compañía por el R.D. Destaca Movimiento, que suma 65.677.453 pesetas (51,58% del total), si bien no encontramos la paridad con las personas contratadas, ya que es segundo servicio en el número de contrataciones por debajo de Material. La razón más probable sería que, mientras que en Material una parte muy importante de los contratados eran obreros, en Movimiento casi todo el personal formaba parte de la empresa, lo cual suponía tener una remuneración salarial en vez de jornal (mucho más pequeño).

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

3.1. El caso de la Red Antigua

Material y Tracción contrató a 2.414 trabajadores durante todo el periodo, siendo destinados la mayoría de ellos a la conservación de material móvil y motor (operarios) con un total de 1.704 adscritos, lo que

representa el 70,58% de dicho total. La mayor concentración de nuevos empleados se produjo en el trienio 1921-1923, etapa en la que MZA contrató el 85,87% del total del servicio (2.073 empleados), destacando el primer año con 1.174 nuevos empleos (48,62% de todas las contrataciones). En cambio, los años en que hubo menos contrataciones fueron 1920 y 1931 con sólo nueve empleados. De todas formas, en los años 1927 y 1929 se produjo un repunte en las contrataciones con 84 y 60 nuevas incorporaciones, debido a la necesidad de maquinistas y fogoneros.

Como ya se ha indicado, el mayor esfuerzo que hizo MZA fue para la conservación del material rodante, ya que, de esos 1.704 nuevos trabajadores, 1.647 pertenecían a tres destinos profesionales (talleres, depósitos y recorrido), mientras que las incorporaciones se concentraron en el trienio 1921-1923 con 1.647. Aunque dentro de este apartado no hubo un reparto uniforme entre las diversas partidas, destacaron los operarios de los depósitos, que en total sumaron 914 nuevos contratados, debido a la importante variedad de cualificaciones profesionales y a la necesidad cubrir las 24 horas del día en algunas de éstas³⁷.

El personal de Recorrido contabilizó 453 nuevos trabajadores, debido a que estas instalaciones estaban ubicadas en muchas estaciones de la compañía. Frente a tan importante número de contrataciones, hubo otras partidas dedicadas a «engrasadores» y «peones para la calefacción de coches» que no rebasaron el año 1926 (último año en que se contrató a 5 engrasadores). De esta última categoría fueron contratadas 35 personas y de los «peones de las calefacciones» 22 personas. Al igual que las otras categorías, fue el trienio 1921-1923 el de mayores contrataciones con 47.

Otro grupo de gran importancia fue el relacionado con maquinistas y fogoneros, con una cifra total de 670 nuevos agentes, quienes en su mayoría (77,61%) fueron ascendidos durante el bienio 1920-1921. Sobre todo, fue este último año, 1921, con 500 agentes, el de mayor cifra de nuevos empleados, con 190 maquinistas y 310 fogoneros (todos ellos, procedentes de ascensos de las categorías inferiores). Sin embargo, la contratación de estos empleados fue bastante errática durante todo el periodo: después de 1921, hubo 6 años sin nombramientos, en 1927 fueron nombrados 76 nuevos agentes (33 maquinistas y 43 fogoneros) y, en el

³⁷ Estas instalaciones podían realizar pequeñas reparaciones en poco tiempo y no desviarlos a los Talleres Generales, donde permanecerían inmovilizado mucho más tiempo.

trienio 1928-1930, otras 74 contrataciones nuevas, no esperando contratar en 1931.

En cambio, la mayor sorpresa en esta dinámica fue el personal auxiliar, ya que se redujo su plantilla en 64 empleados. Ello procede del saldo negativo de 1923, con la destrucción de 136 empleos (79 carboneros y 85 limpiadores), que, si bien en años posteriores se contratan algunos (1 carbonero y 6 limpiadores), no hizo posible su recuperación. Esta destrucción de empleo dentro de MZA fue debida a que el trabajo de estas categorías pasó a realizarse mediante la externalización con la utilización de contratistas. Las funciones de los carboneros también encontraron sustitutos en los peones de los depósitos mediante la distribución de sus jornadas allí donde pudo realizarse. La limpieza fue externalizada en 1923 en depósitos tan importantes como Córdoba, Sevilla, Zaragoza, Gerona, Ciudad Real y Mérida; quedando fuera de esta práctica sólo los de Aranda del Duero y Alicante, aunque se estaba estudiando externalizarlas durante el siguiente año. Sin embargo, la categoría de encendedores tuvo un crecimiento de 74 trabajadores, produciéndose en el bienio 1921-1922 la mayoría de ellas con 64 incorporaciones (el 86,48% del total).

El personal administrativo tuvo 104 contrataciones, 94 de las cuales (el 95,19% del total) se produjeron durante el trienio 1921-1923. A partir de entonces, las contrataciones ya se muestran en número suficiente, con la incorporación de sólo 5 personas entre los años 1924 y 1926; e, incluso, desde 1927 no se produjo ninguna otra incorporación. Por lo tanto, estos datos permiten interpretar que las necesidades de esta categoría fueron cubiertas en sólo tres años. En este apartado, por divisiones destacó la de Tracción con 88 contrataciones, mientras que Material Móvil y Talleres Generales sólo necesitaron 11 y 3 incorporaciones, respectivamente. La mayor incorporación en Tracción responde a las necesidades de los depósitos, con la mayor contratación de otros empleados (maquinistas, fogoneros y operarios). En cambio, la Jefatura del Servicio sólo necesitó 2 nuevas contrataciones, lo cual es llamativo por darse en un centro de trabajo cuya jornada no llegaba a las 8 diarias.

El gasto presupuestado para el Servicio de Material, que MZA fue acumulando entre los ejercicios de 1920 y 1931, lo hemos calculado en 10.991.004 pesetas. Aquí debemos de indicar que el mismo servicio valoró el coste, a la altura de 1931, en 13.644.992 pesetas. La diferencia procede de un error de cálculo en una partida de maquinistas y fogoneros. Esta partida implicaba deducir «por aplicación progresiva de la jornada de 8 horas y suplencias» determinadas cantidades, que en algunos casos no

fueron restadas, sino sumadas; por lo que el cálculo lo hemos cifrado en 3.977.903 de pesetas, en vez de las 6.631.882 que le corresponderían, aplicando las cuentas realizadas por el Servicio.

Entre los diversos apartados, destacó el dedicado al personal de conservación de material rodante, el cual representó el 38,86% de ese total. Otro gasto de gran importancia fue el generado por maquinistas y fogoneros, con 3.977.903 millones de pesetas. En cambio, un gasto menor de 54.500 pesetas fue el destinado a gastos diversos que dejó de contabilizarse ya en 1924, pues no tenía mucho sentido al estar muy estructurado todo el gasto generado por la implantación de las 8 horas. Según al reparto anual, podemos indicar que el gasto mayor se produjo en 1924, ya que el presupuestado, incluido 1923, alcanzó la cifra de 9.310.653 millones de pesetas (84,71%); aunque hubo años en que el gasto tuvo un crecimiento muy importante, pero sin alcanzar el medio millón de pesetas anual³⁸. De todos estos años, 1921 tuvo un coste presupuestado de 5.301.587 millones de pesetas, el mayor de todos los años; adscritos a conducción y mantenimiento, que superaron los 4 millones de pesetas³⁹.

El Servicio de Vía y Obras en sus *Libros de Presupuestos*, recogía las contrataciones y el importe de los jornales en la RA, mientras que en la RC solo recogía los jornales. Los temporeros en la RA pasaron de 2.113 en 1919 a 2.516 en 1931, lo que supuso un crecimiento del 19,07% sobre la plantilla del primer año.

La adscripción por departamentos fue irregular⁴⁰. Conservación contrató el mayor número, alcanzando el 62,03% del total, seguido de Obras con 90 temporeros (22,33%). Finalmente, Taller aumentó en 63 temporeros (15,63%). Por años, 1921 fue el de mayor crecimiento con 232 temporeros nuevos (57,57%), seguido del bienio 1923-1924 con 110 contrataciones. Sin embargo, hubo años donde no hubo contratación o fue escasa⁴¹, debido a que la Sección de Vía acordó la jornada en septiembre 1919, aunque la vigilancia en los pasos a nivel quedara sin acuerdo⁴².

³⁸ Entre 1926 y 1930, los presupuestos superaron con creces las 100.000 pesetas.

³⁹ El gasto del artículo 27, también se concentró en el trienio 1921-1923, cuyo coste ascendió a 3.430.629 de pesetas (92,02%). De las cuales, 3.326.711 de pesetas fueron a parar al personal de Talleres, Depósitos y de Recorridos.

⁴⁰ Departamentos: Conservación de Vía (Conservación). Obras de arte, edificios y material fijo (Obras) y Taller de Vía (Taller).

⁴¹ Quinquenio 1926/1930.

⁴² Hubo que esperar al R.D.L. de 22/06/1928 y a la R.O. 23/06/1928 (*Gacetas* de 23 y 24/06/1928).

El Departamento Conservación tenía el mayor aumento en cifras absolutas, ya que los 1.671 temporeros se convertían en 1.921 al final del periodo, es decir, 250 trabajadores más. Sin embargo, este aumento sólo representó el 14,96% de quienes había en 1919. Este departamento estuvo formado por brigadas dedicadas al trabajo en la vía, en tramos conocidos como cantones. El aumento del personal adecuaba el trabajo en los tajos al nuevo horario, sin necesidad de cambiar la longitud de los cantones. Este horario señalaba que el trabajo era efectivo, o, lo que es lo mismo, comenzaba a medirse en el tajo, sin que contara el desplazamiento hasta él, el cual era recorrido a pie muchas veces e inspeccionado por el obrero en el trayecto. La jornada de estos temporeros se adecuaba al horario solar, que pasaba a siete horas durante los meses invernales a nueve horas durante los estivales, mientras que en el resto del año era de ocho horas, con una interrupción de jornada entre una hora y media y tres horas⁴³.

En cambio, Obras tuvo un crecimiento de 90 temporeros, lo que supone un crecimiento importante del 30%. Esto puede explicarse por la necesidad de crear nuevas brigadas, debido a la contabilización de las horas de viaje como 1/3 sobre las horas de trabajo efectivo⁴⁴. Esta R.O. tuvo esta plasmación para los presupuestos de 1921, los cuales permitieron el aumento de contratación de 82 obreros. La plantilla se mantuvo estable hasta 1925, que aumentó en ocho contratados, cifrándose el número total en 390 obreros al final del periodo aquí estudiado.

Por último, los Talleres también aumentaron su plantilla en 63 temporeros; lo cual, si bien fue el número menor de contrataciones, supusieron el aumento porcentual más alto (44,37%). Frente a los otros departamentos, que tuvieron años inalterables en las contrataciones, aquí se dio una movilidad muy grande, desatancando el salto 1930-1931 de 35 obreros. De acuerdo con lo estudiado por Martínez y Cobos (2007), el crecimiento de temporeros se debió a la reducción de la jornada laboral a ocho horas, cuando se destacaba la importante actividad desarrollada por estos talleres, sobre todo por el Taller Central de Villaverde Bajo (Martínez Vara y Cobos Arteaga 2007: 95-122).

Movimiento tuvo un crecimiento de personal para todo el periodo de 1.516 trabajadores⁴⁵. Pero el reparto interanual fue discontinuo, con años

⁴³ R.O. 27/909/1919 (*Gaceta* de 30/09/1919).

⁴⁴ *ibidem*.

⁴⁵ El Servicio estaba compuesto por Estaciones, Trenes, Oficinas e Inspecciones y Pequeño Material (Pequeño.).

de apenas crecimiento, incluso sin contrataciones, y dos bienios con un importante aumento: 1920-1921 con un salto de 759 contrataciones y 1925-1926 con 421 personas.

En el primer bienio, el salto se debió a los principales departamentos de Trenes y Estaciones, e incluso Oficinas e Inspección tuvo un aumento de seis personas, cuando su crecimiento en todo el periodo fue de 16 personas. De los 759 contratos nuevos, Estaciones tuvo 650, que, si lo sumamos a los 113 del año siguiente, da una cifra de 763. Lo que también nos obliga a pensar que dicho aumento se produjo desde los escalafones más bajos, no ya sólo por la reducción de jornada en éstos, sino también porque habría ascensos para cubrir las nuevas plazas.

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

Desde 1926 el personal adscrito a Oficinas e Intervención, Pequeño y Trenes fue invariable, por lo que el crecimiento se debió a Estaciones. En este quinquenio hubo un incremento de 183 personas. Salvo 1927, con 17 nuevas incorporaciones, el resto tuvo un crecimiento total de 166 trabajadores, lo que da una media de 41,5 incorporaciones anuales. Difícil de explicar, ya que la normativa sobre la jornada máxima ya estaba reglamentada. Incluso los pasos a nivel sufrieron una reforma para reducir el personal, aunque en las grandes estaciones apenas si se notara⁴⁶. Por lo tanto, la movilidad sería más por bajas en el servicio (defunción, sanción o jubilación), siendo una parte muy pequeña quienes pasarían a otro servicio. Aunque este tipo de bajas afectaría a las otras dependencias, sobre todo en Trenes (guardafrenos).

Almacenes aparece como una División de Material, aunque por su importancia tuvo un tratamiento autónomo dentro de los presupuestos del servicio. Al igual que otros centros de trabajo, la jornada de las 8 horas se implantó rápidamente, en concreto, el 1 de octubre de 1919, no

⁴⁶ Pie de Página 2. En MZA, la guardería de los pasos a nivel dependía de que estuvieran dentro de la estación (Movimiento) o fuera de ésta (Vía).

procediéndose al pago de horas extraordinarias al personal. Sin embargo, la jefatura del servicio sí quiso dejar constancia del coste de las ocho horas para la División de Almacenes, ya que el precio pagado sí estuvo influido por la implantación de la nueva jornada.

De esta manera, este gasto influyó en los trabajos que externalizaban determinadas operaciones mediante acuerdos con contratistas, las operaciones realizadas en los puertos marítimos; junto al personal temporero contratado para realizar labores dentro de los Almacenes. Precisamente, fue en esta última partida donde se produjo la mayor parte del gasto. De las 879.670 pesetas, Removido obtuvo un desembolso de 533.670 pesetas, con lo que su participación en el gasto total ascendió al 60,66%, muy por encima de las otras dos cuentas. Las otras dos partidas sumaron un total de 346.000 pesetas, con un gasto algo superior en la Descarga. Aumentando su participación de forma leve, del gasto que hubo al principio en 1919, el cual fue del 59,31%; donde ya aparecía como la cuenta con mayor desembolso.

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

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

El Servicio Eléctrico no tenía distingo entre RA y RC; y además desde 1926 no se desglosa por departamentos. Otra peculiaridad es que en el año 1924 hubo 20 nuevas contrataciones; ahora bien, MZA sólo consideraba siete incorporaciones debidas a la aplicación de la nueva jornada. Por último, el servicio quedó integrado en el Comité Paritario dentro de la Sección de Vía, mientras que las oficinas pasaron a la Sección de Servicios Administrativos.

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

El departamento con más personal era Telégrafo, que pasó de 120 empleados a 138 en 1925. Aunque sorprende que la disposición que reguló la implantación de la nueva jornada fuera de las primeras⁴⁷. En cambio, la plantilla no creció hasta 1923, cuando pasó de 120 a 130 empleados y el año siguiente a 138. Por lo tanto, MZA hizo caso omiso al dictado de la R.O. cuando señaló que lo establecido se llevara a cabo sin dilación. Sin embargo, el mayor número de incorporaciones estuvo en Alumbrado y Fuerza, ya que pasó de 45 trabajadores a 88 en 1925 (95,55% de la cifra de 1919). Para el caso de Fuerza, la R.O. 30/09/1919⁴⁸ homologó a estos trabajadores con los Vigilantes de la Vía, pero la R.O. de 17/10/1919⁴⁹ estipuló que los vigilantes con un cometido que excediera la mera vigilancia quedarían asimilados a los trabajadores con una analogía más cercana (tal vez con el Telégrafo). Respecto a las Oficinas Centrales, el aumento de once trabajadores fue debido al crecimiento de los otros departamentos y que no fuera sólo en la centralización de los puestos de trabajo.

El aumento del presupuesto fue de 284.299 pesetas, cantidad que sólo estuvo desglosada hasta 1923, no permitiendo más allá su análisis. Los mayores crecimientos se dieron en el bienio 1922-1923. La suma de ambos años fue de 131.389 pesetas, lo que repepenaba el 46,21% del gasto total, lo que supone un porcentaje superior en algo más de cinco puntos si lo comparamos con el porcentaje de las contrataciones.

⁴⁷ R.O. 07/10/1919 (Gaceta de 08/10/1919).

⁴⁸ Gaceta de 01/10/1919.

⁴⁹ Gaceta de 18 y 23/10/1919.

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

El presupuesto que se asignaba no era solo el sueldo o “haber”, también recogía otros apartados como Plus, Anticipo y Gastos de Viaje. Los dos primeros eran un gasto fijo, en cambio, la segunda era fluctuante, por lo tanto, no era el gasto real. Lo mismo ocurre con los gastos presupuestados para los años 1921 y 1923, ya que en ambos MZA presupuestó cuatro incorporaciones en las oficinas, mientras que el presupuesto de 1921 creció un total de 24.153 pesetas, y el de 1923 en 13.992 pesetas. Lo mismo podemos decir que las dos incorporaciones previstas en 1922 ocasionaron que el gasto creciera en 12.624 pesetas⁵⁰. Es evidente que esta comparación *per cápita* lleva a pensar que los ingresos de nuevo personal no eran del mismo nivel salarial.

3.2. El caso de la Red Catalana

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

La RC tuvo un crecimiento de 446 empleados en estos servicios. La distribución por servicios nos parece que fue del todo desigual: 426 nuevos empleados ingresaron en Movimiento y sólo 20 fueron necesarios en Intervención. El aumento de personal, más otros gastos, supuso que en la

⁵⁰ El haber medio de cada año fue el siguiente: 1921 = 6.038,25 pts. y 1923 = 3.498 pts. Descontando los Gastos de Viaje serían: 1921 = 5.663,25 pts., 1922 = 5.650,05 pts. y 1923 = 3.168 pts. (El Gasto de Viaje pasó de 1.500 pts. en 1921 a 1.320 pts. los siguientes años).

RC se diera un crecimiento presupuestario de 18.604.051 de pesetas durante el periodo estudiado. La mayor partida fue la consignada a Movimiento, la cual representa el 73,67%, casi los 3/4 del total; mientras que el resto de los servicios representan el 21,37% (Vía) y el 4,94% (Intervención). La diferente distribución de efectivos, al igual que el gasto ocasionado, fue consecuencia de que las jornadas más prolongadas, anteriores al R.D., no afectaban a las oficinas.

Intervención y Estadística estuvo organizado sobre la base de tres categorías profesionales: el personal con labores administrativas, los inspectores regionales y los interventores en ruta. En total fueron 20 empleados nuevos, entre interventores (5 agentes) y personal de oficinas (14) e inspección (1)). La particularidad viene porque, en un principio, se contrataron 15 oficinistas y en 1924 la plantilla quedó establecida sin que hubiera modificación hasta el fin del periodo, como acabamos de indicar. Es indudable que ello supone una excepción del personal de oficinas, ya que no estuvo dentro de los afectados por la nueva jornada laboral. Es más, si analizamos la distribución de efectivos por secciones, vemos que Intervención presenta un crecimiento distinto al que la lógica nos indicaría, en cuanto al personal de oficinas y de los interventores en ruta.

La explicación fue la organización del trabajo en este servicio, ya que había personal de oficinas y, por lo tanto, carecían de la jornada laboral de las oficinas centrales (inferior a las ocho horas diarias); por lo que la jornada laboral hubo de amoldarse a las disposiciones de la nueva jornada y, al mismo tiempo, tener cubierto las mismas horas en que las estaciones estaban abiertas. En el caso de los interventores, ya en 1921, hubo una partida destinada para la contratación de tres, para así ajustarse a la R.O. de 19/12/1919; si bien dicha contratación sólo se realizó en el año 1923 y aumentó hasta cinco empleados. Este aumento puede parecer muy bajo para las características del trabajo, pero la explicación quizás se deba un buen número de circulaciones por el «ocho catalán»⁵¹ y, por lo tanto, las jornadas no serían muy prolongadas. De estas cinco contrataciones, dos fueron destinadas a complementar el servicio, mientras que los otros tres estaban destinados a cubrir el servicio de Reserva.

⁵¹ Para el ferrocarril, esta figura toma como centro Barcelona, abriéndose en dirección Norte-Sur por una línea costera y otra interior. En el Norte se encuentran en Maçanet-Massanes y por el Sur en Sant Vicenç de Calders, prolongándose hacia Francia y Tarragona.

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

Como observamos, el gasto más importante lo realizó la compañía en el primer sexenio (1920-1925), durante el que llegó a las 88.864 pesetas, lo que representó casi el 89%. El gasto ocasionado en todo el periodo por estas 20 contrataciones supuso 920.467 pesetas. Al distribuir anualmente este total, observamos que desde las 32.250 pesetas iniciales se llegó hasta las 99.933 pesetas de 1931. El aumento representa el 209,86% sobre el gasto inicial, lo que representa una cantidad considerable. De todos los años, el de mayor crecimiento fue 1923, durante el cual el gasto pasó de 32.250 hasta 81.627 pesetas, por lo que el incremento fue del 153,10% respecto al gasto del año anterior. Esto se debió a que el nombramiento de cinco interventores se produce este año, aunque desde 1921 se recogía el gasto futuro, como ya hemos indicado. Otra causa de tan importante crecimiento fue el ascenso de 12 auxiliares al nivel salarial superior. El resto de los años se suceden con aumento de gastos importantes, con otros años en que la subida es apenas perceptible y dos años en los que no se produce ninguna diferencia con los anteriores (1920-1922) y (1925-1927).

Por departamentos, el gasto mayor fue realizado por las oficinas, que representa el 70,97% del total. Este departamento pasó a tener un gasto en 1920 de 32.250 pesetas, para acabar en 1931 con 67.797 pesetas. El primer incremento lo tenemos en el año 1923, el cual ascendió a 58.861 pesetas, cuando los años anteriores se mantuvo con el mismo presupuesto. El aumento supuso el 81,95% del gasto inicial. La razón fue que 12 de los auxiliares contratados en 1920 obtuvieron un ascenso al nivel salarial superior, por lo que sus haberes pasaron de 2.150 pesetas a 2.418,75. De igual forma, estos 15 auxiliares tuvieron unos ingresos por horas extraordinarias de 20.250 pesetas, que, junto a las 2.956 pesetas en el concepto de gratificaciones, representa ese total. En cambio, en el año siguiente hubo un menor gasto en algo más de 3.000 pesetas; aunque uno de los auxiliares también tuvo misma la subida salarial que el año anterior tuvieron sus 12 compañeros.

La explicación procede de los 15 auxiliares contratados, quienes quedaron reducidos a 14 por el paso de uno de ellos como subinspector a

las Inspecciones Regionales. El cambio de adscripción le supuso percibir 6.361 pesetas como haber. Los aumentos de gastos posteriores se debieron al incremento en los haberes (sueldo en general) y en las gratificaciones, pues las horas extraordinarias se mantuvieron invariables en 18.900 pesetas desde 1924. Lo mismo podemos decir del subinspector, cuyos aumentos en el salario proceden de los haberes y de los gastos de viaje. Por ejemplo, sus emolumentos pasaron de 1.080 pesetas en 1924 a 1.320 pesetas en 1931 en el apartado de gastos de viaje y de 4.875 hasta 5.550 pesetas en el haber en el mismo periodo⁵².

El otro departamento con un importante gasto fue el de los interventores. Ya hemos indicado que, en los presupuestos de 1921, la compañía destinó la cantidad de 13.675 pesetas para el ascenso a la categoría de Interventor⁵³, si bien la partida no llegó a gastarse hasta el presupuesto de 1923. En este presupuesto ya se recoge que los 38 revisores pasaron a ser 43, con lo que el presupuesto creció en 22.946 pesetas respecto a 1919. Durante el bienio 1926-1927, los gastos fueron rebajados en 104 pesetas, debido a que los uniformes (uno cada tres años) pasaron de 539 a 435 pesetas. En cambio, en el último cuatrimestre hubo una subida de casi 2.000 pesetas en el gasto respecto al bienio anterior, motivado en una subida salarial por cada interventor, quienes pasaron a cobrar 3.587 pesetas cada uno, en vez de las 3.222 pesetas que comenzaron a cobrar al ser nombrados; y, de igual forma, la gratificación general (la cual se cobraba en abril), pasó de 1.342 a 1.494 pesetas para los cinco Interventores. Por último, los gastos de viaje se mantuvieron en las 4.950 pesetas para todos ellos.

El Servicio de Vía y Obras de la RC presenta la particularidad de la utilización de partidas distintas en el periodo de contabilización del gasto; y, además, excepto el primer año, desconocemos el número de personal obrero contratado, ya que sólo aparecen los gastos de las partidas asignadas. De igual forma, el servicio durante el año 1920 no tuvo gasto alguno justificado en la nueva jornada legal. Así, el primer año (1921) de la valoración presenta la siguiente tabla:

⁵² El sueldo se componía del Haber (especie de sueldo base), Plus incorporado, Anticipo incorporado; además de Gastos de Viaje, Uniformes (si tenían derecho a ellos), Gratificación general y un 6% del Haber como gastos de carácter general, junto a otros conceptos como Suplencias. Desde 1926, el Haber, junto al Plus y el Anticipo, formaron el Haber nuevo.

⁵³ Normalmente, el ascenso se producía de la categoría de Jefe de Tren.

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

Fuente: Elaboración propia a partir del *Libro de Presupuesto de la Red Catalana*. Tomo III. Vía.

De acuerdo con lo establecido en el *Libro de Presupuestos*, todo el personal contratado era personal temporero, es decir, dependiente de las necesidades previstas, lo que permite a la empresa cubrir con este personal sólo las necesidades que fueran surgiendo, sin necesidad de guardar otra relación laboral que el pago del jornal. El reparto por cada jornal fue de 2.418,02 pesetas, si bien, como podemos ver en los distintos promedios, las diferencias entre las diversas partidas eran muy importantes, llegando en las partidas extremas a 1.295 pesetas. No hay que olvidar que, si nos parece una percepción alta respecto a otros sueldos, el temporero sólo cobraba por día trabajado, sin que se le reconociera ningún derecho laboral, como días festivos y vacaciones pagadas. También debemos señalar que el personal de vigilancia no tenía reconocido las ocho horas en este primer año y que al final sería “castigado”, con una jornada mayor de las ocho horas si disponía de vivienda situada a menos de 500 metros de donde realizaba su trabajo⁵⁴.

Respecto al resto de la tabla, obtenemos un gasto de 3.661.688, con dos partidas que absorben buena parte de él (68,27%). Por un lado, la conservación de la explanación, es decir, la infraestructura viaria y las obras anejas conocidas como obras de tierra (trincheras, plataformas, etc.), con un gasto de 1.077.000 de pesetas; mientras que la renovación desvió 1.422.928 pesetas. Finalmente, las otras dos partidas (conservación de obras de arte y conservación de edificios) tuvieron una asignación de 1.161.760 pesetas. La separación de la conservación de edificios de las obras de arte, cuando desde el primer momento estuvo integrada en este tipo de obras, sólo puede entenderse por querer significar la importancia

⁵⁴ De aquí, la necesidad de construir viviendas cerca del puesto del trabajo, esgrimida por la empresa como “beneficio social”.

que tuvo en este periodo la conservación de este conjunto de edificios (702.560 pesetas).

De esta forma, observamos la importancia que tuvo el gasto de la partida de renovación, aunque tuvo una distribución anual irregular, ya que en 1921 y 1922 no hubo ningún gasto adjudicado de esta partida a la nueva jornada laboral, teniendo un gasto máximo de 273.352 en 1926, que se prolongaría hasta 1929. En estos cuatro años, la empresa gastó 1.093.408 pesetas en el apartado de renovación, el cual pudo ser realizado, en buena medida, por el dinero procedente del Consejo Superior de Ferrocarriles. Posteriormente, el gasto fue reducido de una manera brusca.

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

Movimiento tuvo un gasto de 13.706.077 de pesetas entre 1920 y 1931. El Servicio de Movimiento de la RC desglosaba su gasto en los departamentos de personal de los Servicios Central y Regional, de carácter administrativo en su mayoría, Trenes, Estaciones y Pequeño Material. Además de estas partidas aparecen de forma independiente la contratación de personal temporero y la realización del Removido de mercancías por contratas, que también se recoge en la suma del coste de la jornada de ocho horas y que nosotros hemos recogido añadiendo en el gasto total del Servicio.

La carencia de datos no nos permite establecer las cuantías de ambas partidas para 1920, por lo que el análisis comienza desde 1921. En los once años que median entre 1921 y 1931, el gasto de estas dos últimas partidas

sumó 2.757.237⁵⁵. En el primer caso supuso la contratación de 27 temporeros, que representaron el gasto anual de 53.667 pesetas. Esta cantidad se mantuvo hasta el presupuesto de 1923. Las 53.667 pesetas procedían de sumar dos conceptos: los salarios (42.000 pesetas) y los anticipos (11.667 pesetas). Al especificarse la contratación de 27 jornaleros, nos permite promediar un sueldo anual de 1.987,66 pesetas; aunque no se indica para qué labores fueron contratados.

Desde 1924 este gasto fue fijado en 104.667, desglosando el salario en 72.000 pesetas y los anticipos en 32.667 pesetas; si bien desconocemos el crecimiento en las contrataciones o si el mayor gasto responde al aumento en los jornales. En cuanto al Removido, el gasto de 92.000 pesetas en 1921 fue fijado por las empresas en 162.090 en el año 1922. Este precio estipulado se mantuvo invariable hasta 1931, aunque en un resumen del gasto realizado hasta 1931 indica que hubo rectificaciones, pero hemos comprobado que tal cantidad no sufrió variación, de acuerdo con lo que anualmente se recogían al final del apartado dedicado a la implantación de la jornada de ocho horas.

Los diversos departamentos aumentaron su personal en 426 nuevos empleados, destacando 275 nuevos agentes en Estaciones (64,55%), seguido por Trenes con 134 (31,45%); repartiéndose el 4% restante entre las Oficinas centrales y Demarcaciones regionales y el Pequeño Material. En cuanto al crecimiento por años, llama la atención 1926 con 165 contratos, es decir, el 38,73% de todas las contrataciones del servicio; debido, sobre todo, a la aplicación de la R.O. de 03/09/1924 sobre la clasificación de las estaciones⁵⁶. Sin embargo, el mayor esfuerzo realizado corresponde al primer sexenio con una contratación de 219 nuevos agentes, frente a los 207 del segundo; aunque la diferencia sería mayor si realmente observáramos el momento de contratación, pues los 37 empleados de Trenes de 1926 fueron contratados durante el primer semestre del año anterior, si bien quedaron regularizados en el presupuesto de 1926.

En el presupuesto de 1924 apareció un estudio donde quedaron recogidas las necesidades futuras del servicio, que no se cumpliría a la altura de 1931. En 1924, el servicio ya había crecido en 162 empleos⁵⁷,

⁵⁵ Los jornaleros fueron 1.044.337 pesetas, y el Removido 1.712.900 pesetas.

⁵⁶ *Gaceta* de 01/10/1924.

⁵⁷ 9 en Servicios Centrales, 32 en Trenes, 116 correspondían a Estaciones; mientras que P.M. tuvieron cinco incorporaciones.

pero era necesario que todavía creciese más, en concreto 380 empleados; sin embargo, de éstos sólo estaban cubiertos 264 con el presupuesto de 1931, por lo que quedaban por cubrir 116 plazas. La distribución por departamentos sería la siguiente: estaciones tendía por cubrir 74 plazas; Trenes 32; y la parte administrativa tendría un déficit de 10 agentes. El gasto previsto fue de 1.385.719 pesetas⁵⁸; pero hay que hacer constar que, tanto para trenes como para Estaciones, había partidas para el pago de horas extraordinarias (5.000 y 51.521 pesetas respectivamente).

Además, incluía los Gastos de dormitorio en el Departamento de Trenes, 9.041 pesetas, y Gastos de viaje, 40.555 pesetas. Dichas necesidades de horas extraordinarias, pese al importante aumento de plantilla previsto, está indicando que la compañía no pretendía cubrir con personal suficiente esas necesidades. Sin embargo, llama la atención que se quisiera cubrir el personal de oficinas en su totalidad, cuando al final se recurrió a las horas extraordinarias. En cambio, las necesidades de Trenes y Estaciones fueron cubiertas con la contratación de Mozos de estación que cubrirían posibles necesidades de Trenes, como veremos a continuación.

El Departamento de Pequeño Material estuvo formado por los Almacenes y Talleres del Movimiento. Al no tener una relación directa con circulación, la aplicación de la jornada fue de las primeras que se implantaron. De esta manera, el 1 de enero de 1920 comenzó a prescribir la nueva jornada. Para los cálculos del coste que supondría la implantación de la nueva jornada, se utilizó un agente nuevo por cuatro ya existentes, es decir el 25%⁵⁹; si bien se admitía que la plantilla no crecería al externalizar trabajos.

Sin embargo, en este caso no procedió esta solución, y se decidió contratar a cinco agentes entre 1920 y 1922; ahora bien, si aceptamos que la plantilla era de 34 agentes (según los *Libros de Presupuestos*), el aumento supuso el 14,70%; en cambio, si aceptamos el propuesto en el estudio de 24 agentes, la proporción sería el 20,83%. Nosotros aceptamos la plantilla de los presupuestos, por lo que la proporción desciende bastante en comparación de la proporción que permitía el cálculo del coste de la jornada en este grupo; pero lo importante es que dicho estudio fue un documento de trabajo que permitiera tomar decisiones posteriormente.

⁵⁸ 54.912 pesetas para oficinas, 531.509, para Trenes y 798.755, para Estaciones.

⁵⁹ La jornada marcada hasta 1919 era de 10 horas.

4. CONCLUSIONES

La implantación de la jornada laboral de ocho horas tuvo su aprobación definitiva con el Decreto del 1 de julio de 1931, que fue convertido en Ley de la República el 9 de septiembre de 1931. Sin embargo, los artículos referidos a los ferrocarriles variaron muy poco respecto a lo legislado hasta ese momento, ya que sólo para los pasos a nivel se impuso obligatoriamente dicha jornada. Pese a estos cambios mínimos, esta ley fue rechazada por las compañías.

El procedimiento de 1919 estaba diseñado de acuerdo con el régimen corporativo, muy aceptado por el liberalismo hispano de aquellos años, aunque mostrara pequeños avances respecto a los planteamientos socialcristianos. Sólo las presiones de los sindicatos ya constituidos cambiaron el devenir del comité ferroviario. Desde ese momento, el caballo de batalla de las partes era la medición de la jornada laboral.

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

Pero quedan muchas cuestiones no resueltas. Una sería encontrar la razón por la cual el sindicato socialista no acudió al Comité. Su pretensión de reformar los acuerdos en el IRS era no aceptar la realidad jurídica. Los acuerdos convertidos reales órdenes no serían tratados por el Instituto, lo cual iba en contra de los trabajadores, como ellos mismos reconocieron.

Hubo una gran rapidez por implementar la jornada, pero hubo oficios que tardaron en conseguirlo y, en algunos casos, no del todo. Otros, por el contrario, ya la tenían a comienzos de 1920, y con grandes peculiaridades. Un caso muy particular fue el personal administrativo, que no tuvo reducción de jornada por efecto del R.D, pero, sin embargo, hubo un aumento de contrataciones que MZA achacó a la nueva jornada. Esta adscripción fue justificada de manera indirecta por el crecimiento del trabajo que las nuevas contrataciones provocaron. Reconociendo que habría más cargas de trabajo, esta adscripción serviría para aumentar el gasto de explotación y, así, la nueva jornada fue el “coco” para justificar cualquier reclamación financiera ante el Gobierno

BIBLIOGRAFÍA

Monografías:

- Avilés Farre, Juan (2000), “El impacto de la revolución rusa en las organizaciones obrera españolas (1917-1923)”. *Espacio Tiempo y Forma V. Hª Contemporánea*, 13, pp. 17-31.
- Bonamusa Gaspà, Francesc (1995), “La vaga de La Cadenca i la jornada de les vuit hores” en Catàleg de l’exposició 75é Aniversari. Barcelona, Ajuntament.
- Castillo, S. (1983), “El asociacionismo ferroviario y su génesis”, *Estudios de Historia Social*, nº. 26 y 27, Instituto de Estudios Laborales y de la Seguridad Social, pp. 207-255.
- Cuellar Villar, Domingo *et alii* (2005), *Historia de los poblados ferroviarios en España*. Madrid, FFE.
- Federación Internacional de los Trabajadores del transporte (1924), *Condiciones de trabajo de los ferroviarios en los diversos países*. Amsterdam, ITF.
- Fenelon, K. G. (1934), *Economía ferroviaria*. Madrid, Revista de Derecho Privado.
- Imedio Díaz, Alfonso (1929), *Jornada de ocho horas en los servicios ferroviarios y obreros de las horas extraordinarias*. Madrid, Talleres Polígrafos, s.a.
- Instituto de Reformas Sociales (1922), *Adaptación del Régimen de la jornada de ocho horas a los servicios ferroviarios*. Madrid, I.R.S.
- Juez Gonzalo, Emerenciana-Paz (1992), *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid.
- Lacomba, Juan Antonio (1970), *La crisis española de 1917*. Madrid, Ed. Ciencia Nueva.

- Martínez Vara, T. y Cobos Arteaga, F. (2007), “Lenguaje y Realidad: la intervención de la contabilidad de las ferroviarias por parte de Primero de Rivera”. *Revista de la Historia de la economía y de la empresa*, nº1, pp. 319-339.
- Martínez Vara, T. y Cobos Arteaga, F. (2007b), “Taller Central de Vía”. *TST*, nº12, pp. 94-120.
- Meana Martínez, Ignacio (2006), “El Instituto de Reformas Sociales y la — Conflictividad Laboral en las Compañías Ferroviarias (1903-1923)”. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga.
- Ministerio de Trabajo y Previsión Social (1934), *Los Convenios internacionales de trabajo y su ratificación por España*. Madrid MTPS.
- Muñoz Rubio, M., y Vidal Muñoz, J., “Los ferrocarriles en la historiografía española” en *Transporte, Servicio y Telecomunicaciones*. *TST*, 1, pp. 81-111.
- Plaza Plaza, A. (2012), *El sindicalismo ferroviario en España, de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*. Madrid, FFE.
- Plaza Plaza, A. (2019), “El sindicalismo ferroviario de origen empresarial en España y la lucha de las compañías contra la acción reivindicativa (1913-1920)”. *TST* nº 39, pp. 81-107.
- Soto Carmona, Álvaro (1989), *El Trabajo industrial en la España Contemporánea (1874-1936)*. Barcelona, Anthropos.
- Turati, Filippo (1920), *L’Orario di Lavoro delle 8 ore*. Milano, Fratelli Treves, Editori.
- Unión Ferroviaria (Sección Catalana), *Lo que quieren los ferroviarios*, Barcelona, Imprenta J. Valls, (s.a.).
- Weitz, Eric D (2019), *La Alemania de Weimar. Presagio y tragedia* (Traducción Ana Barrio). Madrid, Turner Publicaciones, S.L.
- Zolla, Daniel (1924), *Huit Heures et Chemins de Fer*. Corbeil. Imp. Crété.

Publicaciones seriadas:

Gaceta de los Caminos de Hierro (varios números y años).

Gaceta de Madrid (varios números y años).

Railway Gazette, nº 6 (07 de febrero 1919).

Fondos Archivísticos:

Archivo Histórico Ferroviario:

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid) - Serie C, Archivo de Vía. Red Antigua.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid) -Serie L, Libro de Presupuestos.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid) - Serie S, Archivo de la Secretaría de la Dirección.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid) - Serie P, Archivo del Problema Ferroviario.

Alvar, Carlos y José Manuel Lucía Megías (2002), *Diccionario filológico de literatura medieval española*, Madrid, Castalia.

Cervantes, Miguel de (1998), *Don Quijote de la Mancha*, ed. Francisco Rico, Barcelona, Instituto Cervantes y Editorial Crítica.

Gómez Canseco, Luis y Sevilla Arroyo, Florencio (2006), “Apostillas y enmiendas a la edición de *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha* de Alonso Fernández de Avellaneda”, en *Etiópicas*, 2, pp. 8-14, http://www.uhu.es/revista.etiopicas/num/02/art_2_2.pdf (3-2-2014).

Lapesa, Rafael (1971), “Sobre Juan de Lucena: escritos suyos mal conocidos o inéditos”, en *De la Edad Media a nuestros días. Estudios de Historia literaria*, Madrid, Gredos, pp. 123-144.

Marasso, Arturo (1954), *Cervantes. La invención del Quijote*, Buenos Aires, Librería Hachette.

Navarro Durán, Rosa (2003), “*Lazarillo de Tormes*” y las lecturas de *Alfonso de Valdés*, Cuenca, Diputación Provincial de Cuenca.

- Navarro Durán, Rosa (2006a), “Un nuevo ámbito para *La vida de Lazarillo de Tormes*”, *Estudis Romànics*, 28, pp. 179-197.
- Navarro Durán, Rosa (2006b), “Más datos sobre la fecha de escritura del *Buscón*”, *La Perinola*, 10, pp. 195-208.
- Navarro Durán, Rosa (2009), “Acerca del verbo brincar, de una pantera con alas y otros casos: problemas en la edición de textos picarescos”, *Edad de Oro*, 28, pp. 249-268.
- Pontano, Giovanni (2004), *Diálogo de Carón*, trad. y proemio de M^a José Vega Ramos, Salamanca, SEMYR.
- Rumeau, Aristide (1993), “Essai d’attribution”, en Augustin Redondo (ed.), *Travaux sur le “Lazarillo de Tormes”*, Paris, Éditions Hispaniques, pp. 187-200.
- Tirante el Blanco* (1974), versión castellana impresa en Valladolid en 1511 de la obra de Joanot Martorell y Martí Joan de Galba, ed. Martín de Riquer, Madrid, Espasa-Calpe.
- Virgilio (2008), *Eneida*, trad. de Javier de Echave-Sustaeta, Barcelona, RBA.

ANEXOS

Tabla 1. Aumento de personal por servicios en MZA (nº trabajadores).

Servicios	1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926		1927		1928		1929		1930		1931		Tot al	
	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C	R A	R C		
Material	0	0	20		1.174		475		424		35		21		40		84		38		60		34		9		2.4 14	
Movimiento	0	0	0	24	75 9	67	11 4	59	0	3	0	9	19	57	42 1	16 5	17	11	53	1	43	5	41	4	49	21	1.9 42	
Eléctrico	0		0		6		12		24		7		0		4		7		8		4		9		5		86	
Vía	0	0	0	0	23 4	0	-1	0	60	0	0	0	67	0	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	35	0	405
Intervención y Estadística	0	0	0	15	20	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	
Contabilidad	0		0		16		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		16	
Almacenes	0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0	
Total anual	0		59		2.276		659		516		51		164		638		123		102		112		88		119		4.9 07	

Fuente: Libros de Presupuestos (diversos años).

Tabla 2. Evolución del gasto anual por Servicios (pesetas).

SERVICIOS	RED	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	Totales
Material	RA	44.895	5.301.587	1.028.849	2.935.322	122.530	52.262	176.987	259.097	310.405	462.867	251.762	45.144	10.991.707
Movimiento	RA	0	2.903.273	3.897.662	3.897.662	3.897.662	3.971.908	5.307.259	5.350.048	5.473.829	5.628.244	5.753.447	5.890.382	51.971.376
	RC	0	464.300	687.334	811.145	850.948	1.030.547	1.567.755	1.597.376	1.636.835	1.653.424	1.666.229	1.740.184	13.706.077
Eléctrico	RA	0	33.618	47.979	83.410	16.480	0	11.016	18.687	22.531	13.335	25.842	11.401	284.299
Vía	RA	2.065.698	2.377.129	2.407.759	2.811.922	3.216.252	3.718.419	3.784.790	3.784.790	3.866.390	3.866.390	3.866.390	4.066.270	39.832.199
	RC	0	315.819	211.000	259.000	264.000	314.000	502.312	502.312	502.312	502.312	302.220	302.220	3.977.507
Intervención y Estadística	RA	0	226.832	226.832	262.967	267.427	267.500	279.080	291.031	288.358	283.562	282.207	286.196	2.961.992
	RC	32.250	32.250	32.250	81.627	84.891	88.864	88.864	88.864	95.440	95.751	99.483	99.933	920.467
Contabilidad	RA	0	71.380	71.380	71.380	71.380	71.380	71.380	71.380	71.380	71.380	71.380	71.380	785.180
Almacenes	RA	16.835	16.835	32.000	70.000	82.000	106.000	103.000	108.000	100.000	86.000	78.000	81.000	879.670
Comercial	RA	0	125.000	200.000	250.000	250.000	200.000	0	0	0	0	0	0	1.025.000
Total anual		2.159.678	11.868.023	8.843.045	11.534.435	9.123.570	9.820.880	11.892.443	12.071.585	12.367.480	12.663.265	12.396.960	12.594.110	127.335.474

Fuente: Libros de Presupuestos (diversos años).