

**Los costes laborales en una empresa líder:
La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante,
1913-1935¹.**

Tomás Martínez Vara
Escuela Universitaria de Estudios Empresariales
Universidad Complutense de Madrid

1.- Palabras previas

Aunque en el sector ferroviario se fraguaron las empresas españolas que movilizaron más recursos humanos, el análisis de los costes laborales ha sido insuficientemente tratado en la literatura sobre el ferrocarril². La mayoría de los estudios existentes se ocupa de la organización de las empresas o los problemas con el capital físico o financiero, pero soslaya la política laboral de las empresas y tiende a resaltar sólo la participación de los ferroviarios en los diversos conflictos, políticos y laborales, que tuvieron lugar en el transcurso del primer tercio del siglo XX³. Este trabajo pretende reintegrar al empleo ferroviario en la historia empresarial a través del análisis de los costes *laborales de explotación*. La empresa elegida es una de las dos grandes del sector: MZA (Red Antigua y Red Catalana), segunda compañía privada de España y décima de Europa⁴, y el período a analizar: 1913-1935, justo cuando la concesionaria se enfrenta a dificultades crecientes derivadas, en no pequeña medida, del incremento de aquéllos. Se utilizarán como fuentes básicas las generadas por la propia concesionaria durante esos años.

El trabajo comienza describiendo el contexto del problema. A continuación se comentan y valoran las fuentes utilizadas. Los puntos quinto y sexto constituyen el núcleo central del trabajo. En ellos se reproducen y analizan, por primera vez, las series de gastos y cargas presupuestados y reales de la empresa. Igualmente, se reconstruyen las distintas rúbricas que integraban los ingresos -haber y otros "emolumentos-nominales"⁵ del personal fijo, y, cuando las fuentes lo permiten, también del suplementario, temporero y de contrata, así como los desembolsos efectivos de la empresa para abonar dichos ingresos y las demás mejoras de carácter social, muchas de las cuales se traducían.

Aunque ninguno de las operaciones estadísticas realizadas encierra ninguna complicación, su cálculo ha sido muy laborioso por la enorme cantidad, variedad de datos y disparidad de fuentes utilizadas. Los resultados -creemos- han merecido el esfuerzo pues, además de poner a disposición de los interesados datos de gran interés para ulteriores estudios, permiten alcanzar algunas conclusiones. La principal de ellas

¹ Este trabajo ha sido financiado por la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid -proyecto 06/0002/1999-.

² Ballesteros y Martínez Vara () y Juez (1992).

³ Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal Olivares (1998), p. 329.

⁴ Carreras (1999), p. 41.

⁵ En un trabajo, de próxima aparición, nos detendremos tanto en el análisis de la diversidad de ingresos *reales*, con particular atención a las desigualdades existentes en su distribución por categoría y tiempo de permanencia en la empresa, como en de las condiciones materiales del trabajo según sectores y servicios. Estamos seguros de que este análisis microeconómico puede contribuir a esclarecer el debate macroeconómico sobre el funcionamiento del mercado interno de trabajo y el bienestar de los trabajadores en las sociedades en proceso de industrialización como la española. Ver a este respecto MacKinnon (1996), Hamilton y MacKinnon (1996) y Lovett (2000).

no es sino la ratificación de lo que, en su momento y con la maestría que le caracteriza, adelantó Tedde (1978: 2, 229-230): el encarecimiento del factor trabajo no debe considerarse la "causa más importante, y ni siquiera de las más decisivas, de la mala situación de los ferrocarriles".

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

Mientras los costes de explotación se mantuvieron bajos y los coeficientes de explotación fueron favorables, las empresas ferroviarias apenas se ocuparon de ellos⁶. Pero cuando la situación empezó a modificarse, las concesionarias sí que se percataron del problema, lo estudiaron en profundidad y trataron de ponerle remedio. Otra cosa muy distinta es que la cirugía aplicada no fuera la adecuada y que *el verdadero problema residiera en la escasa demanda* producto debido al atraso del país.

Los primeros indicios de cambio se producen a partir de la huelga ferroviaria de 1912 que, en el caso de MZA, obligó a la Compañía a subir los salarios, a mejorar las condiciones de trabajo y a modificar el sistema de pensiones⁷. Desde entonces, "una parte muy importante en el aumento de los gastos" de explotación que MZA -y también Norte- había comenzado a experimentar "no fue consecuencia ni tuvo relación con el mayor tráfico, sino que fue debido a concesiones de carácter social y de previsión al personal, como mejoras de sueldo, disminución de horas de trabajo, concesión de descansos remunerados, mejoras importantes en los derechos pasivos, etc. que de no haber mediado [un] notable aumento de productos hubiera llevado a las Compañías mucho más rápidamente a una situación difícil por el aumento de gastos que determinaron tales medidas"⁸. Aunque tal apreciación, referida a los años previos a la guerra, estaba aún muy lejos de ajustarse a la realidad del momento, revela, sin embargo, que el tema de los costes laborales había comenzado a *preocupar* seriamente a los directivos.

Creían las concesionarias que, si se atendían las crecientes demandas sociales de sus trabajadores, acabarían precipitándose los costes de explotación, se incrementaría el coeficiente de explotación, que era el indicador del que se valían para conocer su marcha económica, y peligraría la propia supervivencia de las empresas. Los directivos de Norte y MZA no acaban de comprender, por otro lado, las crecientes exigencias de sus empleados pues, basándose en numerosos y complejos estudios que ellos mismos mandaron realizar, consideraban que, como consecuencia de una política laboral "acertada" de las empresas, su situación dentro del mundo laboral era la mejor⁹.

⁶ Entre 1905 y 1911 los gastos de explotación se situaban, según el ingeniero de caminos Gozález Quijano (1916: 61), entre los mínimos de Europa, muy por debajo de Francia, Austria, Inglaterra, Alemania, Italia y Suiza.

⁷ AHFC/86/36: "Ventajas otorgadas por la compañía de MZA a su personal en 1913". Estas fueron: aumento de sueldos, creación de nuevas plazas, descansos periódicos con percepción de haber o jornal, licencias anuales, con sueldo, mejora de los socorros en casos de enfermedad y accidentes de trabajo, establecimiento de trabajo intensivo en las oficinas, aceleración en la construcción de viviendas y nueva reglamentación del servicio de pensiones.

⁸ Cambó (1918), II, p. 149.

⁹ No pensaba así Imedio Moreno (1906: 14-21)), buen conocedor del mundo ferroviario por su condición de interventor del Estado en la explotación de los ferrocarriles. Con un lenguaje jocoso, pero mordaz, pinta un cuadro social realmente desolador en inicios del siglo XX. Buena parte de las casas -escribe- que reciben los empleados, "orgullo indisimulado de la Dirección (...), no parecen más espaciosas que las chozas de un carbonero", pues muchas "no tienen 30 metros cúbicos y las habitan más de 6 personas". Las horas de servicio son excesivas, los sueldos miserables. El público -añade- se queja -y con razón- de

En efecto, además de percibir salarios elevados -sólo eran superados por los metalúrgicos (MZA: 1934)- y de tener garantizado el puesto de trabajo, los trabajadores de MZA disfrutaban de otras muchas ventajas, realzadas hasta la exageración en los folletos propagandísticos, cuyos costes la Compañía trató siempre de conocer y de controlar.

Es durante el desarrollo de la I Guerra Mundial y con la consiguiente inflación que ésta ocasionó cuando tiene lugar el viraje definitivo y comienza "el calvario" de las concesionarias¹⁰. Lo que era simple preocupación se convierte ahora en *temor* al ver cómo, entre 1914 y 1919, se disparan los costes de explotación, comenzando las partidas relacionadas con el combustible y los materiales, desde 1915, y siguiendo las de personal e indemnizaciones, desde 1916¹¹. Unas y otras neutralizan el aumento del tráfico que también había encontrado graves dificultades en una red hasta entonces insuficientemente renovada. Las compañías observan impotentes cómo se les va de las manos el control de los gastos de explotación. "No ha sido posible evitar -se dice en la *Memoria* (1916: 4-9) del año que se cita- que los gastos de explotación hayan sufrido en 1916 un aumento de 15.572.578 pesetas con respecto a los de 1915". El incremento tenía que ver con: la "enorme elevación del precio del carbón", el encarecimiento de las primeras materias", el aumento de las indemnizaciones y la "gratificación especial equivalente a una mensualidad del haber señalado para cada agente".

Contrariamente a lo que pudiera pensarse, el fin de la Guerra no va a suponer el fin de las dificultades de la explotación sino que ocurre todo lo contrario al persistir agravados muchos de los problemas surgidos en la coyuntura bélica. De ellos, el que causa mayores quebraderos de cabeza y acrecienta el temor de las concesionarias es el relacionado con el personal pues su coste no deja de aumentar debido tanto a las crecientes demandas salariales de los empleados -pretendían compensar la pérdida de salario real provocada por la inflación- como a los efectos de diferentes normativas estatales de carácter social -descanso semanal, jornada de ocho horas, retiro obrero- que van conformando el marco de la política social del Estado¹². Los directivos intentaron repercutir dicho incremento sobre las tarifas y lo justificaron con documentados estudios e informes sobre su oportunidad, pero se encontraron siempre con la negativa de la sociedad y, casi siempre, con la del gobierno de turno. Como solución provisional para hacer frente a las demandas de los trabajadores aceptaron a regañadientes el régimen transitorio de anticipos reintegrables¹³, pero recuerdan al gobierno de manera insistente que esa es una mala solución y que están "dispuestas (...) a abonar por su cuenta y de modo permanente la totalidad de los nuevos sueldos aumentados, con su natural repercusión en los derechos pasivos, a pesar de la considerable carga que esta concesión ha de significar para lo porvenir". El problema es que "no les es posible, en

que no reciben por parte de los agentes el trato que debieran, lo que, obviamente es condenable. Pero, ¿qué "suavidad" -se pregunta- puede pedírseles a un individuo que sirve en semejantes condiciones, alejado con frecuencia de la familia y bajo un régimen "militar"? Un planteamiento semejante lo encontramos en el preámbulo a la Real Orden de 1 de junio de 1911. Entiende el Ministerio de Fomento que las quejas del público son consecuencia de las deplorables condiciones de trabajo de los trabajadores ferroviarios.

¹⁰ Unión Nacional Económica (1934), p. 122.

¹¹ Ortuño (1934), pp. 34-35.

¹² Junta Superior de Ferrocarriles (1940), IV.

¹³ Junta Superior de Ferrocarriles (1940), I : "La concesión de anticipos para mejora de haberes del personal ferroviario (...) y material móvil y de motor" y "Problema ferroviario visto por las compañías ferroviarias", pp. 20-26 y 40-43.

modo alguno, comprometerse a aceptar semejantes cargas por cuenta propia, mientras no dispongan de los recursos suficientes para atender éstas"¹⁴, esto es, mientras no se produzcan revisiones periódicas de las tarifas..

Con el cumplimiento de lo previsto en el Estatuto de 1924 se alcanzaría -eso era lo que pensaban las empresas- la solución definitiva del problema; pero aquel no se cumplió y esta no llegó. Lo que sí sucedió, sin embargo fue que, años después, la crisis económica internacional de 1929 deprimió la demanda de servicios -un incremento de las tarifas en estas condiciones podía resultar perjudicial-, haciendo desde ahora muy arriesgado el incremento de las mismas, reduciéndose los *ingresos*, y que los gobiernos surgidos del nuevo régimen republicano, dentro de un clima social y político de inestabilidad, obligaron a las compañías a asumir, cuando su situación era ya "lamentable" y la competencia de la carretera se dejaba notar, diversas medidas tendentes a mejorar de la renta de los trabajadores, en una muestra evidente de que los derechos legales en el mercado laboral se desplazaban desde la empresa a los trabajadores (Tedde: 1978). Así, resultaba de todo punto imposible reducir los gastos como se estaba haciendo - argumentaban las concesionarias- en otros países. El caso extraordinario de España -escribía Bravo en las páginas de *Economía Nacional* en 1935- se explica porque el ferrocarril no sólo ha conservado todo su empleo sino que lo ha aumentado como lo han hecho igualmente los sueldos y salarios, además del carbón nacional, los lubricantes y demás materiales¹⁵. Las compañías, encabezadas por Norte y MZA, protestaron airadamente contra la línea social y contra los precios de tasa del carbón nacional y los lubricantes, pero, para su infortunio, ningún otro agente social se hizo partícipe de su drama -los usuarios se quejaban por lo alto de las tarifas y lo deficiente del servicio-, aunque fue la inhibición, en unos casos, y la actitud negativa del Estado ante el problema tarifario, en otros, lo que más les dolía¹⁶.

3.- La documentación empresarial como fuente de análisis.

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

De entre las primeras la más importante y la única que se utilizará reiteradamente en este trabajo son las *Memorias* anuales de la empresa¹⁷. Como es bien conocido, en ellas se daba a los accionistas información anual razonada de las alteraciones experimentadas por cada rúbrica del gasto, resaltando o ensombreciendo

¹⁴ Exposición remitida por las concesionarias Norte, MZA, Andaluces y Madrid a Cáceres y Portugal, al Presidente del Consejo de Ministros el 3 de mayo de 1920.

¹⁵ Bravo (1935), pp. 76-77. Lo que Bravo no dice es que buena parte de ese incremento del personal fijo en los años treinta tuvo lugar en el servicio de vigilancia de las vías, especialmente guardesas, con sueldos bajísimos, el número de temporeros, en cambio, disminuyó (AHF Presupuestos Lib. 161, fols. 179-190). Ver también Vives (1935a). Las ideas de Vives, miembro de Consejo de Administración de MZA y, desde 1931, también consejero-delegado de la Asociación General de Transportes por Vía Férrea-reflejan, como no podía ser de otro modo, el sentir de las concesionarias.

¹⁶ "Produce desánimo -se dice en un escrito conjunto de Norte y MZA (1935:16)- ver que el Estado, que debiera ser el primer interesado en abaratar los transportes ferroviarios, aunque sólo fuera por propia conveniencia- dados los considerables rendimientos que obtiene del ferrocarril-, contribuya de modo tan eficaz a encarecerlos y a dificultar en esta forma las explotaciones..

¹⁷ Han utilizado las Memorias, entre otros, Anes (1978), Tedde (1978), Gómez Mendoza (1984 y 1989) y Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal Olivares (1998). Las citas corresponden no al año de publicación sino al del ejercicio.

los aspectos que en cada momento interesaran a la empresa. Al ser los costes laborales uno de los problemas que más inquietó a los gestores, no debe extrañar el espacio que a ellos se dedica, reproduciendo en los apéndices al ejercicio de cada año cualquier tipo de texto -instancias, propuestas, decretos, leyes y circulares internas- que se considere de interés. En la *Memoria* correspondiente a 1919 el Consejo considera oportuno dar a conocer "los emolumentos diversos [las ventajas]" que, aparte del sueldo, también "goza" el personal y también los que, "sin constituir directamente para el mismo un aumento directo de ingresos, le suponen un importante beneficio y un gasto muy crecido para la Compañía"¹⁸. El Consejo quiso dejar bien claro a la Junta de Accionistas que la Compañía siempre había tratado de "colocar a su personal en las mejores condiciones posibles". Por ello la descripción que se hace del gasto de personal es muy minuciosa. Desgraciadamente, este tipo de información cuantitativa tan esmerada desaparece en 1923 y ya no la volvemos a encontrar más en las Memorias. En las cuentas de explotación los gastos están clasificados por servicios junto a los de Administración y Dirección generales; pero, aunque el personal constituye una de las subdivisiones en cada servicio, no siempre aparece bien diferenciado de otras rúbricas. Los capítulos de cargas y pensiones, en cambio, están muy bien explicitados. Las memorias se cierran con extensos anexos donde se reproducen diversos tipos de textos -instancias, estudios, leyes, decretos, órdenes internas- de gran interés.

Lo mismo es extensible al *Anuario de Ferrocarriles* de Francisco de la Torre y a los estudios monográficos publicados por el Ministerio de Obras Públicas, a los *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España* (Cambó 1918) y a los *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario* de la Junta Superior de Ferrocarriles (1940: IV). No obstante, la información de la última obra reviste gran interés porque, para 1929-1935, ofrece, en su tomo IV, cifras del gasto de personal desagregadas por servicios, con el número de empleados fijos de cada uno de ellos en esos años.

La reconstrucción de las series de gasto de personal se ha hecho básicamente, sin embargo, con fuentes habitualmente no consultadas pertenecientes al segundo grupo: *Libros de Presupuestos*, *Ventajas diversas disfrutadas por el personal de los diversos servicios* (en adelante *Ventajas*), la publicación de la Compañía: *Reseña Histórica de su constitución y desarrollo. Actuación de la Compañía durante los últimos veinte años, 1913-1931* (en adelante *Reseña Histórica*) y *Situación del personal en la Compañía de MZA (1913-1933)* (en adelante *Situación del personal*) y la ya mencionada *Antecedentes*. El documento *Datos Estadísticos de la Compañía (1901-1930)*¹⁹ es igualmente una fuente excepcional pues ofrece información estadística muy detallada de la explotación de la empresa entre 1901 y 1930.

Algunas de las directrices marcadas por el recién aprobado *Reglamento provisional para la contabilidad de los servicios de la red antigua* (MZA: 1908) son recogidas por primera vez en el presupuesto para 1910. Este ha de ser -reza la "nota dirigida al Consejo" - "la luz que alcance á todos los [ámbitos] de la organización de la Compañía, y ponga de manifiesto los puntos flacos del complicado mecanismo, para fortalecerlos o enmendarlos"²⁰. Para poder desempeñar semejante cometido, con

¹⁸ Memoria (1919), pp. 17-20. Esta información coincide con la contenida en los expedientes: *Ventajas diversas de que disfruta el personal de los diferentes servicios* (AHF C/53/33, C/54/34 y C/55/45)).

¹⁹ AHF C/33/ 78: Estados de Contabilidad Comparada, 1901-1930.

²⁰ AHF, Presupuestos, lib. 45, fols. 1 y 2.

independencia de la red de que se trate, Antigua o Catalana -llevaba contabilidades independientes-²¹, los contables debían estimar, servicio por servicio, el gasto del año entrante en función de un riguroso conocimiento y de control minucioso del habido en los anteriores, procurando siempre el máximo acierto. Es importante -se dice a propósito de las plantillas de personal- que los "importes sean lo que realmente se han de gastar (...) en cada servicio respectivo". Una vez se han explicado con detalle las diferencias en los gastos de explotación con respecto al ejercicio anterior se hace lo propio con las cargas. Los libros se cierran con resúmenes de ambos, gastos y cargas de ambas redes a los que se añade, con el paso del tiempo, información cualitativa sobre las condiciones laborales de los empleados²². Con dichos resúmenes la Compañía confeccionó, entre 1919 y 1930, un libro aparte²³. En él se van a facilitar, además de toda la información agregada de los libros ordinarios, estimaciones sobre el número y los gastos previsibles del personal fuera de las plantillas, suplementarios y temporeros en general²⁴. Gracias, pues, a la serie de los libros de Presupuestos es factible reconstruir con todo lujo de detalles la serie de gastos de explotación *estimados* por la empresa, y también de los gastos efectivos realmente.

Pero, para conocer las cifras anuales de gasto real, además de las Memorias y los Presupuestos, contamos con la mencionada y excepcional *Reseña Histórica* (MZA:1932?). En esta obra se presentan, desagregadas, las series de ingresos, gastos y cargas reales de la explotación para el período 1913-1931. Por lo que se refiere a los gastos, esta fuente, a diferencia de las otras, distingue entre los gastos de personal de un lado, con y sin pensiones, y los de materias diversas, desglosados, a su vez, entre los gastos de carbón, otras materias e indemnizaciones. Y, para que no existan equívocos, aclara que la primera serie incluye los gastos del personal fijo, cuyo número también ofrece y los del suplementario y temporero, más el de los militares afectos a los trabajos de explotación; no contempla, en cambio, el correspondiente "al servicio de títulos" pues está contenido en las cargas de explotación. Con suma precaución y con la ayuda de los *Antecedentes* (gastos de personal) y de las *Memorias* (gastos de carbón, materias e indemnizaciones), es factible extender hasta 1935 todas las series parciales²⁵.

Los datos confirman que, en los 23 años en que transcurre este análisis, el crecimiento de los gastos de personal fue realmente espectacular y ello se debió en gran parte a las "mejoras sucesivas" que la propia empresa fue concediendo a su personal, lo que -añade con jactancia- no tiene "paridad en la masa obrera calificada del país"²⁶. La descripción de esas "mejoras" y de sus costes, que no se circunscriben sólo a los aumentos salariales y al disfrute de pensiones, son objeto de análisis en profundidad en *Ventajas*²⁷. En sus 19 *expedientes* se hace una evaluación pormenorizada del gasto

²¹ AHF C/1/8: "Razones principales que aconsejan el mantenimiento de la organización actual de la Compañía de MZA, o sea división de la Red Antigua y de la Red Catalana". Agosto de 1908.

²² AHF Presupuestos de la Red Antigua libs. 45-195 (desde 1917 incorporan un resúmenes de toda la red) y Libros de Presupuestos de la Red Catalana 196-257.

²³ AHF Presupuestos libs. 269-277: Libros Resumen de los Presupuestos de la Red Antigua y Red Catalana.

²⁴ Ballesteros y Martínez Vara (...)

²⁵ Las serie de gastos de personal se ha obtenido sumando los gastos de personal de cada servicio (Junta Superior de Ferrocarriles: 1940, IV, Cuadro X,122-123) y deduciendo del total el producto líquido de las pensiones (MZA: 1935). Los gastos de carbón e indemnizaciones proceden de las memorias correspondientes a esos años.

²⁶ MZA (1932?), p. 150-178..

²⁷ AHF C/53/33 (1915-1921), C/54/34 (1922-1930), C/55/45 (1931-1932) y MZA (1933 y 1935).

real que supuso a la Compañía cada una de las mejoras y del beneficio reportado por las mismas a los trabajadores. Los primeros datos que se "recopilaron y ordenaron" corresponden a 1915 y la práctica se mantuvo hasta 1935. En los meses de mayo hasta 1920 y antes del 15 de febrero desde 1920, la Dirección General debería tener en sus manos los datos cursados por los diferentes servicios de la red antigua y por la subdirección encargada del caso en la catalana. La información habría de ajustarse a un cuestionario²⁸ que previamente se les había remitido y debería recoger "los gastos realmente realizados en el ejercicio considerado", recopilados con toda "escrupulosidad"²⁹.

La cantidad de información reunida es ingente y aparece agrupada en tres grandes epígrafes: *instituciones de carácter benéfico y de previsión establecida a favor de su personal*³⁰, *emolumentos diversos que, aparte del sueldo, tiene asignado el persona*³¹ y *otras ventajas de que disfrutaban los agentes de la Compañía*³². La suma de los tres representa "el sacrificio real" que le supuso a la concesionaria mantener, según sus cálculos, dichas ventajas³³. Pero una cosa es el "sacrificio real" y otra muy distinta el "efectivo desembolsado" y los "ingresos monetarios percibidos" por los trabajadores. Existen partidas que, aún reportando un gran servicio a los beneficiados -billetes, viviendas gratuitas, dormitorios, etc.-, no conllevan entrega de efectivos monetarios por parte de la empresa y no figuran, por tanto, en la cuenta de gastos de personal. Para aclarar un extremo de tanto interés para la empresa, los contables añaden una segunda clasificación que se puede reducir a sólo dos conceptos: los que exigen un desembolso a la empresa y los que no (toda la información en los Cuadros 3 y 4 del Apéndice)³⁴.

Por último, las "Ventajas" también facilitan cifras por servicios de los "empleados fijos y de plantilla, con el importe de sus sueldos y pluses, y dan el número de "suplementarios, jornaleros y temporeros", junto con "promedio de agentes por día para el conjunto del año" y lo a ellos abonado en concepto de salario, así como las cantidades entregadas a los "contratistas de diferentes servicios y trabajos en concepto de jornales". Obviamente se trata de una fuente básica para el análisis del factor trabajo.

²⁸ C/50/11: Datos que en el mes de mayo de cada año deben facilitar los servicios a la Dirección General de la Compañía sobre las ventajas que disfruta el personal. Abril de 1917

²⁹ C/50/11: Oficios remitidos por Maristany al subdirector de la red catalana el 11 de abril de 1917.

³⁰ Este grupo estaría compuesto por: economato, pensiones, socorros, abono de haberes durante las enfermedades comunes, abono de haberes por accidentes de trabajo, gratificaciones a los agentes de poco sueldo y familia numerosa, gastos en medicina y botica, médicos, vestuario, escuelas del ferrocarril y anticipos gratuitos.

³¹ Integrarían el segundo grupo: descansos y licencias anuales remunerados, gratificaciones generales, gratificaciones por trabajos extraordinarios, premios por actos meritorios, primas por recaudación suplementaria, por regularidad de marcha, por economía de carbón y engrase y por exceso de recorrido, primas también por reparaciones del material móvil y por recaudación de billetes de andén, gastos fijos de viaje, sobresueldos abonados por desempeño de cargos de mayor categoría, gratificaciones de aguinaldo a los ordenanzas en Navidad, contribuciones a los médicos, abogados y arquitectos; Indemnizaciones por alquiler de casa, beneficios por trabajos a destajo, indemnizaciones por cambio de residencia, indemnizaciones por gastos de ausencia de su residencia, plus extraordinario y anticipos del Estado.

³² Forman este grupo: viviendas gratuitas, dormitorios para el descanso del persona, billetes gratuitos, de favor o a precios reducidos y diversos ("ventajas de menor importancia y de imposible evaluación": leña de las traviesas a precios reducidos, conducción gratuita de algunos comestibles...).

³³ AHF C/53/33, fol. 91.

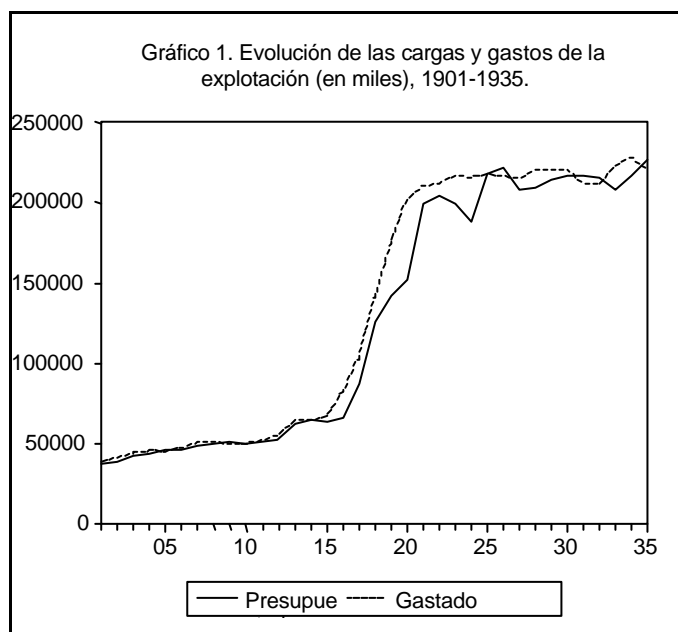
³⁴ Estos son lo que no suponen desembolso para la empresa: economato, billetes, viviendas gratuitas y anticipos también gratuitos.

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

4.- De la recuperación a la crisis, 1900-1914.

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

Hasta la Gran Guerra el perfil que dibujan entrambas series se confunde, o lo que es lo mismo, los costes se ajustan bien a lo que de ellos esperaban los gerentes. Son años de bonanza para la empresa. La absorción de la Red Catalana, en 1899, permitió a MZA un crecimiento de los ingresos entre 1901 y 1914 superior al 35 por cien³⁵, mientras se mantienen bajos y controlados los costes de explotación, si bien con una ligera inclinación al alza. Siguen siendo altas las cargas financieras derivadas del elevado endeudamiento en que había incurrido la concesionaria para financiar el

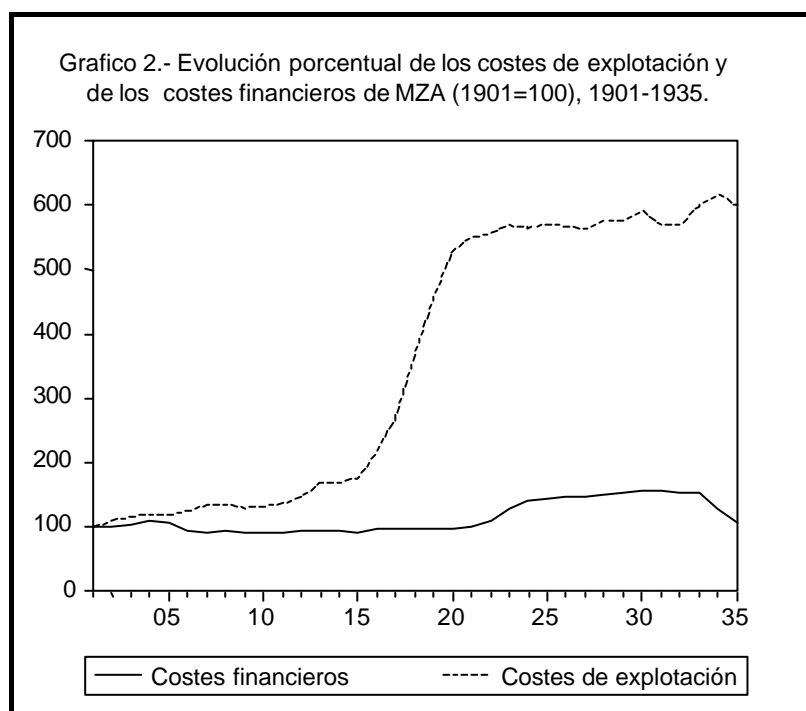


³⁵ AHF C/33/78: Estados de contabilidad comparada de la Compañía, 1901-1914 (cuadro núm. 1); Comín, Martín Aceña, Vidal Olivares y Muñoz (1998), pp. 203-204. La coyuntura favorable no impide reconocer así entonces subdirector, Coderch, que la contabilidad de gastos de personal no aparecía siempre expresada con claridad (AHF C/49/4 y 6).

establecimiento de la red principal y su ampliación posterior, pero éstas descienden cuando comienzan a cesar los quebrantos ocasionados por la depreciación de la peseta respecto del franco tras el éxito de las medidas estabilizadoras de Fernández Villaverde³⁶. Desde 1908 en adelante las cargas financieras, aunque continúen siendo elevadas, se situarán ya siempre por debajo de los costes.

Sin embargo, el panorama cambia en 1915/6: aumentan el tráfico y los precios, pero, sobre todo, se disparan los costes de la explotación con tasas de crecimiento verdaderamente excepcionales en 1916 (14.6 por cien) y 1918 (22.3 por cien)³⁷. Como en su día resaltó Artola (1978: 1, 417), la crisis bélica hizo "saltar los supuestos en que se basaba el sistema ferroviario": bajos costes de explotación y una demanda de transporte acorde con el escaso desarrollo del país. Dicho de otro modo, el proceso expansivo generado por el conflicto bélico va potenciar y poner de manifiesto los diversos desajustes y contradicciones hasta entonces latentes en las explotaciones ferroviarias

Las dos curvas, presupuestado y gastado, del Gráfico 1 dejan de caminar al unísono, situándose obstinadamente la segunda por encima de la primera. Pese a los esfuerzos de la compañía por detener los gastos de la

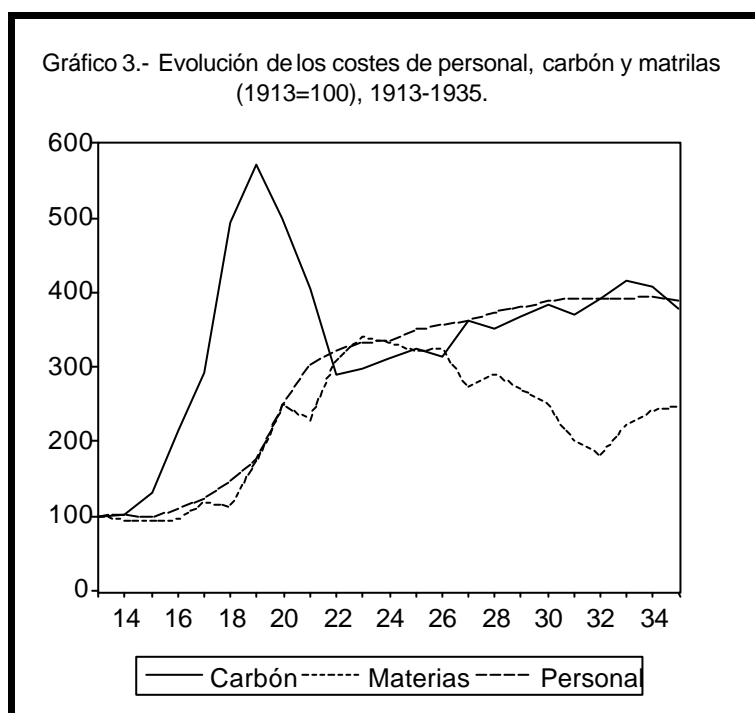


³⁶ Comín, Martín Aceña, Vidal Olivares y Muñoz (1998), pp. 203-204; Comin (1988). Según Tedde (1996: 283) el 91 por cien del total de las obligaciones de Norte, MZA y Andaluces estaban colocadas en el exterior. A principios de siglo, los quebrantos llegaron a suponer en algún año hasta 20 por cien de las cargas, pero desde 1906 comienzan a caer, desapareciendo en 1914 y entre 1916-1920 (AHF C/33/78: Estados de contabilidad comparada (1901-1930); coinciden totalmente con los aportados por las Memorias. Estaban en lo cierto los gestores cuando señalaban que la caída del total de las cargas financieras hasta 1914 era más aparente que real y se debía a "la influencia del cambio" (AHF Presupuestos, lib. 270, fols, 40-41).

³⁷ Artola (1978), 1, p. 412 y Ortuño (1999), p. 68.

explotación, éstos, año tras año, sobrepasan con creces las previsiones. Los que tiran hacia arriba del gasto con violencia y aumentan la brecha abierta entre ambas series son los costes de explotación. Las cargas financieras lo harán más tarde, coincidiendo con los anticipos para la compra de material móvil, reintegrables y con un interés del 5 por cien, y debido a las nuevas emisiones de obligaciones con plazos de vencimiento más cortos y al vencimiento de las antiguas. Pero, como se puede apreciar en el Gráfico 2, el repunte de éstas, aún siendo destacable, nunca tuvo la intensidad de aquellos³⁸.

Todos los componentes del coste de explotación -personal, pagos a proveedores, mantenimiento de instalaciones fijas y móviles, indemnizaciones- actuaron de forma conjunta, pero con desigual dinamismo. Esto es lo que reflejan el Cuadro 2 del Apéndice y el Gráfico 3 (la curva de personal no recoge pensiones); los perfiles de sus curva dibujan comportamiento distintos. Se ha prescindido de la serie de las indemnizaciones por pérdidas, averías, retrasos y faltas de mercancías pues sus cifras únicamente fueron significativas entre 1918 y 1924 con valores que, en algún año, se acercaron al 9 por cien del total³⁹. La información entre 1913 y 1931 se tomó de la mencionada obra *Reseña Histórica* (MZA: 1932?); las series se completaron hasta 1935 con datos de otra obra, *Antecedentes*, y de las *Memorias*. Corresponden al gasto del personal de



³⁸ Desde 1926 fue el Estado quien, como consecuencia del nuevo régimen consagrado en el estatuto de 1924, suministró los fondos para pagar las obras de ampliación y mejora y adquisición de material. Cesan, lógicamente, las emisiones, si bien todavía en 1928 se realizó, con la autorización correspondiente, una emisión de 13.9 millones de pesetas para el pago de atrasos por exceso de jornada sobre la legal. En adelante las cargas aumentan algo, debido en buena medida a los gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles y al quebranto renacido por pago de la deuda con el exterior (MZA: 1932?, 186 y cuadros 11 y 11 bis, pp. 221-222); pero en 1933 empiezan de nuevo a caer.

³⁹ El "alarmante aumento que estaban tomando las indemnizaciones" hizo que las concesionarias se dirigieran al ministro de Fomento, solicitándole que autorizara la ampliación al doble los plazos reglamentarios de expedición, transporte, transmisión y entrega de mercancías. Por Real Orden de 8 de octubre de 1921 el Gobierno autoriza duplicar la duración de los plazos (Memoria: 1921, p. 10).

plantilla y del suplementario más el del militar afecto a los trabajos de explotación y el gasto que corresponde al "servicio de títulos", que se deben así deducir de las cargas de explotación. La columna 2 recoge el gasto correspondiente al personal fijo y suplementario más el del militar afecto a los trabajos de explotación y el que atañe al "servicio de títulos". La columna 1 muestra las cantidades realmente abonadas en pensiones, aunque no todas ellas cargan sobre los costes de explotación, pues se han deducir el fondo de pensiones, los donativos y los almacenajes y paralización de material. El coste que supusieron en realidad a la empresa aparece en el Cuadro 4, columna 1 del Apéndice.

El primer impulso alcista lo ejerció el *carbón* debido al cese de las importaciones por la Guerra y al aumento del tráfico (entre 1913 y 1917 el número de toneladas transportadas se incrementó un 25 por cien)⁴⁰. El precio medio por tonelada se multiplicó por 4.22 entre 1913 y 1919⁴¹. La calidad, en cambio, bajó⁴². Acabada la Guerra y como cabía esperar, se produce una caída del precio; pero ésta dura poco y su cuantía es inferior a lo esperado, entre otras cosas porque, de acuerdo con la Real Orden de 17 de octubre de 1921, el 85 por cien del carbón consumido había de ser del país, más caro y de menor calidad que el foráneo. Semejante política nacionalista en nada favorecía a las concesionarias, pero era la contrapartida obligada por aceptar los anticipos del Estado para compensar las subidas salariales. De 1923 en adelante, el precio, siempre dentro de un nivel alto, se estabiliza, obedeciendo los incrementos del gasto por este concepto sólo al aumento del consumo.

Muy pronto y como consecuencia igualmente de la Guerra se disparan también los precios de las *materias* utilizadas en la explotación: material motor y móvil, productos metalúrgicos -fundido en lingotes, acero laminado en palastros, cobre en placas, cobre en tubos, llantas para ruedas, muelles de suspensión y tracción, carriles, cobre en placas, cobre en tubos, llantas para ruedas, muelles de suspensión y tracción, traviesas, lubricantes, etc-. Firmada la Paz, esta partida no sólo no disminuye sino que, en los primeros años que siguen al fin del conflicto, aumenta pues la empresa se ve obligada a incrementar y renovar masivamente material, equipos e instalaciones cuya falta de adecuación había dejado patente el súbito incremento del tráfico desde 1914. En 1924, sin embargo, se invierte la tendencia, aunque la caída nunca fue pronunciada porque hubo de seguirse, como luego se verá, con la renovación de la vía y electrificación de algunos tramos, entre otras obras⁴³.

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

Si no con la celeridad del carbón, sí con mayor firmeza, tenacidad, regularidad y duración, crecen los gastos de personal (Apéndice: Cuadros 2 y 3)⁴⁴ que, al correr de

⁴⁰ AHF Presupuestos, lib. 270, fol. 34 bis.

⁴¹ AHF C/33/78 Estados de contabilidad; Memorias; MZA (1932?), Cuadros 11 y 11bis, pp. 221-222.

⁴² AHF Presupuestos (Resumen, 1925), fol. 23 A.Z.A. (1918).

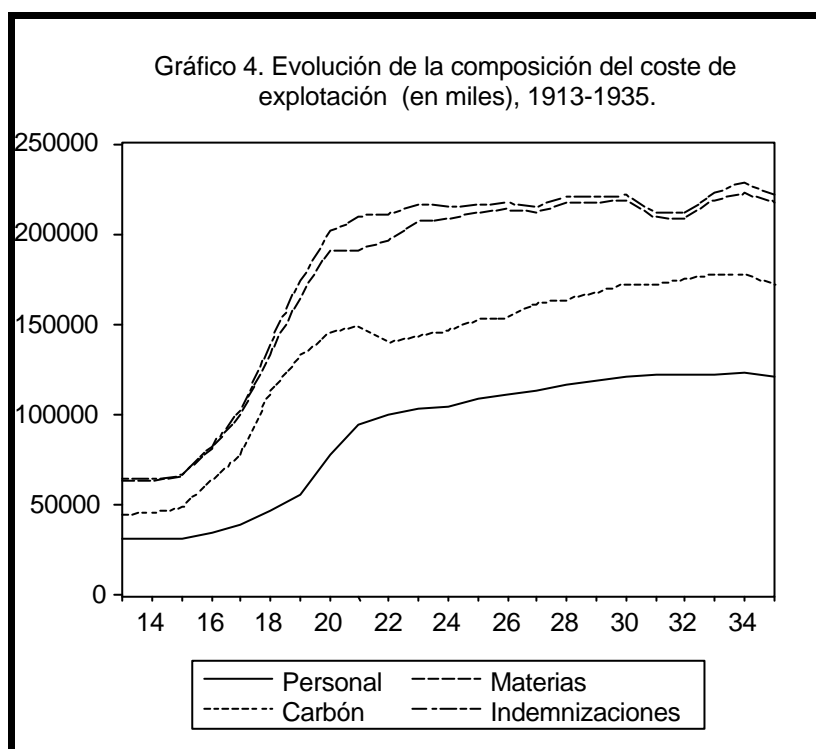
⁴³ El gasto de conservación y reparación de material móvil pasó de 4 millones en 1900 a casi 37 en 1923, lo que supuso un incremento superior al 900 por cien, muy por encima al de conducción de máquinas - 340 por cien- y al de consumo -429 por cien. En 1923 la empresa disponía de 954 máquinas, 1598 coches y 22.738 vagones, lo que, comparado con 1900, representaba un 82 por cien más de las primeras, un 15.63 de los segundos y un 118.36 de los terceros (AHF Presupuestos para 1925, fols. 27-32). //

⁴⁴ Como ya se hizo mención en el apartado de las fuentes, dichos gastos corresponden -y es lo que lo que detrás de la curva de personal del gráfico 3- al personal fijo, al suplementario y temporero, "a los

los años, se convierten en la parte del león de los gastos de explotación como se puede ver en el Gráfico 4.

Unos años antes, en 1912 y como consecuencia de la huelga de ferroviarios, la concesionaria había mejorado los salarios del personal inferior y también el de oficinistas, personal de las estaciones, trenes y revisores y el de maquinistas y fogoneros.

Pero el verdadero despegue tiene lugar en 1916. En ese año y para compensar el deterioro que la subida general de precios estaba causando en el poder adquisitivo de los trabajadores, la empresa concede a los empleados fijos, con carácter temporal y referida a los servicios prestados en 1915, una "*gratificación extraordinaria*", equivalente a una mensualidad del haber asignado. La medida implicó una mejora del 8.33 por cien de los haberes en relación a los que "regían en 1914"⁴⁵ y supuso a la empresa, en 1916, un importante desembolso adicional, concretamente 2.424.146 de pesetas (Memoria: 1916, 6).



Más toneladas transportadas y mayor recorrido de los trenes obligaron a la empresa a aumentar el número de operarios, pero, mientras pudo, contrató suplementarios y, sobre todo, temporeros y de contrata que era lo que le resultaba menos gravoso y le permitía hacer reajustes de personal. Esta apelación a la estrategia de contratación flexible explica el que, aunque aumentan el tráfico los gastos de personal, las plantillas, sin embargo, se mantiene sin grandes alteraciones.

trabajadores contratados afectos a la explotación" y "los que corresponden a servicio de títulos" (MZA: 1932, 149)

⁴⁵ MZA (1934), p. 3

Como los precios siguen su escalada⁴⁶ y los salarios reales no dejan de retroceder, arrecian las exigencias de los enojados agentes dispuesto a que no se produzcan más demoras en sus demandas de mejoras salariales. La aceptación generalizada de la huelga de 1917, que empresa y Gobierno trataron de abortar, es buena prueba de ello. En 1917 y 1918 la Compañía, forzada por la presión y por su preocupación por el bienestar de sus empleados, como ella se encargó de pregonar, concede a los agentes de plantilla otras dos *gratificaciones*, lo que venía a suponer una subida del 25 por cien. Sólo para los empleados de plantilla, estas partidas le implicaron un plus de 14 millones de pesetas..

En 1919 se consolidan y aumentan aquellas mejoras. La curva de costes ha tomado forma *exponencial*. Lo grave es que todo esto ocurre cuando el producto líquido, que en 1913 había alcanzado la cifra de 23 millones, ahora es ahora sólo de 2.7 millones (Apéndice: Cuadro 5, Columna 5). De las 25 pesetas de dividendo por acción repartidas en 1913 sólo se entregan, en 1918, 5 pesetas. Para la empresa hay un responsable principal: la elevación de los gastos de personal, y sólo un camino a seguir: la imposición de tarifas revisables periódicamente para cubrir todos los gastos de explotación (MZA: 1932?). No era sólo MZA la concesionaria que así razonaba.

A finales de 1918 -Real Decreto de 26 de diciembre- se aprobó la elevación de las *tarifas* en un 15 por cien. Era menos de lo que las concesionarias deseaban, pero ello les va a permitir mantener y aumentar, aunque por poco tiempo, los incrementos salariales. Estos consistieron en la concesión a todos los agentes fijos de dos gratificaciones, equivalentes cada una al importe de una mensualidad, y de un *plus extraordinario* que oscilaba en las proporciones de 35, 30, 25 y 20 por cien "de los haberes de los agentes aplicadas en razón inversa de la importancia de las mismas. Ambos significaron para la empresa, en 1919, 16.481.575 pesetas "sin contar la repercusión de las mismas en el personal temporero y en el que realiza trabajos de contratas y que eleva aquella cifra hasta los 18 millones de pesetas"⁴⁷

La "política de economías" que la empresa trató de adoptar tropezó pronto con un nuevo y grave obstáculo: la progresiva implantación de la *jornada de ocho horas*. La medida se impuso de modo general en España por Real Decreto de 3 de abril de 1919 y debía entrar en vigor el 1 de octubre de ese mismo año en unos casos y a partir de 1920 en otros. En cumplimiento de lo dispuesto en el mencionado decreto, se dictó otro el 28 de agosto creando un "*Comité Paritario*" de ferrocarriles, encargado de arbitrar lo necesario para instituir la nueva jornada legal en los diferentes servicios de ferrocarriles. Esto, como lógico, trajo consigo un incremento inmediato del salario/hora al tiempo que obligó a las concesionarias a contratar más trabajadores (Apéndice: Cuadro 3) y a aumentar el número de horas extraordinarias⁴⁸. La disposición supuso, según los gestores, un desembolso adicional de 22,5 millones de pesetas y año⁴⁹.

El importante aumento que en los costes de explotación produjeron las gratificaciones y pluses referidos, unido al incremento que seguían presentando los precios de los materiales, y a la inminente aplicación de la jornada de ocho horas, hicieron ver muy pronto a las concesionarias que el aumento de tarifas autorizado en

⁴⁶ Ballesteros y Reher (1993) y Ballesteros (1997).

⁴⁷ Memoria (1920), pp. 8-9; MZA (1932?), pp. 152; MZA (1934), pp. 9-10..

⁴⁸ Comín, Martín Aceña, Vidal Olivares y Muñoz (1998), p. 198.

⁴⁹ Memoria (1919), p. 13.

diciembre de 1918 resultaba insuficiente. Por ello, las cuatro grandes -Norte, MZA, Andaluces y MCP- elevaran, con fecha 30 de noviembre de 1919, una *Exposición* al Presidente del Consejo de Ministros solicitándole que, a partir del 1 de enero de 1920, se elevaran de nuevo las tarifas hasta un 25 por cien sobre lo ya autorizado en diciembre de 1918⁵⁰. La súplica fue favorablemente acogida por el ministro de Fomento, Gimeno, quien la presentó a las Cortes en forma de proyecto de ley⁵¹.

Mientras se discutía en ambas cámaras el mencionado proyecto, que no llegó a convertirse en ley, los agentes exigieron a la empresa definiera la cuantía de las mejoras y aclarara las escalas a aplicar en el supuesto de que el proyecto se convirtiera en decreto (Junta Superior de Ferrocarriles: 1940, I, 20). La Dirección se resistió cuanto pudo, pero hubo de ceder ante las presiones de los agentes y los requerimientos del Gobierno⁵². Para su infortunio, el proyecto de ley se congela en el Senado mientras los trabajadores exigen, con amenazas de huelga incluidas, la percepción inmediata de los haberes prometidos en base a la hipotética subida de tarifas.

La solución, una solución no deseada por las empresas que temían, con razón, la dependencia que iba a suponer su endeudamiento con el Estado, llega con los *anticipos* con carácter reintegrable⁵³. Por Real Orden de la Presidencia de 23 de marzo de 1920 el Estado anticipaba a las concesionarias, con carácter reintegrable, la cantidad a que ascendieran durante un mes los aumentos de los haberes⁵⁴. Se trataba de una medida de emergencia destinada a apaciguar los ánimos de los empleados, entre tanto se daba luz verde a la subida de las tarifas o se encontraba una solución alternativa. Ni se aprobó el decreto, ni hubo otra solución y, así, mes tras mes, se fueron sucediendo las órdenes para repetir los anticipos mientras los trabajadores, lograda la subida, buscarán consolidarla como sueldo fijo y repercutirla sobre los derechos pasivos, lo que conseguirán por Real Orden de 10 de abril de 1921 siendo La Cierva ministro de Fomento⁵⁵. Bajo la influencia de los nuevos haberes, las pensiones se van a duplicar a partir de este momento. Sin contar con estas, el gasto de personal pasó de 55,2 millones de pesetas en 1919 a 77,8 en 1920. Es el momento que tiene lugar la tasa de crecimiento más elevada de todo el período. El anticipo -20,5 millones entre abril y diciembre y 156,6 en todo el período de vigencia (1920-1926)⁵⁶- cubrió una parte importante de la subida, el resto del aumento fue provocado, en lo que será ya una constante hasta la década de los treinta, por la implantación de la nueva jornada laboral.

⁵⁰ El texto completo se encuentra en la Memoria correspondiente al ejercicio de 1919.

⁵¹ Artola (1978), 1, pp. 414-415.

⁵² AHF C/58/36: "Estudios sobre las mejoras y distribución del aumento de tarifas y la aplicación de la jornada de ocho horas"; C/58/37: "Estudios sobre diferentes proyectos de decreto y su repercusión en la mejora de las retribuciones del personal".

⁵³ Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal Olivares (1998), I, 289; Artola (1978), 1, 415.

⁵⁴ Imedio (1934), pp. 118-119.

⁵⁵ Los trabajadores recurrieron al Presidente del Consejo de Ministros anunciándole la presentación de un oficio de huelga que se llevaría a efecto si no se atendían sus reivindicaciones (MZA: 1932?, p. 155).

⁵⁶ AHF C/33/78: Estados de Contabilidad comparada de la Compañía, 1901-1931; MZA (1932?), Cuadro nº 8, p. 216. Esta cifra comprende lo devengado al personal de la minas de La Reunión y al personal temporero y de contrata, partidas ambas que representaron muy poco, más las 1.410.418 pesetas con las que la concesionaria hubo de reforzar "la insuficiencia de aquellos anticipos". Estas cifras no coinciden ni tienen por que coincidir con las que aparecen en el Cuadro 3, Columna 4 del Apéndice pues en dicha columna se recoge el importe anual que supusieron entre 1920 y 1926 las mejoras concedidas por la empresa al personal de plantilla del ferrocarril en virtud de la Orden de la Dirección Gneral número 216 (marzo de 1920) y que debiera ser cubierto con los anticipos. Pero estos comenzaron a reducirse a partir de 1924 -Real Decreto de 30 enero- hasta desaparecer en 1926, debiendo la empresa hacerse cargo primero de la diferencia y más tarde del total (AHF C/53/33 y C/54/34).

La comisión de funcionarios que, a fines de 1923, se encargó de examinar la contabilidad estimó "suficientes" las razones aducidas por la concesionaria para la concesión del "auxilio anticipado" por el Tesoro, pero consideró que este era "excesivo" pues, a juzgar por sus cálculos, los haberes de sus agentes sobrepasaban con creces a los otros servicios y dependencias del Estado. Para evitar el "déficit que resultaría de la supresión de los anticipos" sin modificar las tarifas, la comisión sugería, entre otras medidas, que se redujera el número de agentes y no le parecía "improcedente" se practicara también "un descuento gradual sobre sus haberes (...), de poca importancia relativa, pero no despreciable en atención al importe global"⁵⁷. La compañía, temerosa de perder las ayudas, pero también con gran realismo, negó que sus empleados estuvieran mejor pagados que los de otras "industrias similares", justificó "los haberes y ventajas" de sus empleados e indicó que no le parecía "prudente ni procedente intentar siquiera una reducción" porque "el coste de la vida no permitiría realizarlo sin grave quebranto para el personal", especialmente el "modesto", lo que -le recuerda a la comisión- "no debe estar seguramente el ánimo de los que rigen actualmente la Nación"⁵⁸. Sin reducción de salarios, con la nueva jornada laboral implantándose y el tráfico en aumento, no cabía esperar, contra lo que la comisión sostenía, una contracción de los gastos laborales -tampoco de los demás asientos- sino todo lo contrario⁵⁹.

No cabe duda de que gracias a los anticipos la empresa pudo capear el temporal sin incurrir en déficits y repartir dividendos⁶⁰. Pero se trataba de una mala solución pues sólo cubría los "pluses propiamente dichos", establecidos en abril de 1920; quedaban a cargo de la empresa los pluses antiguos y la gratificación general de una mensualidad de los nuevos haberes, así como "los elevadísimos gastos que la implantación de la jornada de ocho horas había de producir" debido al aumento del personal⁶¹.

⁵⁷ AHF "C/113/257: "Informe de la 2ª Comisión investigadora", 29 de noviembre de 1923. La comisión consideraba factible la doble operación pues "se había iniciado una tendencia a la armonía entre capital y trabajo".

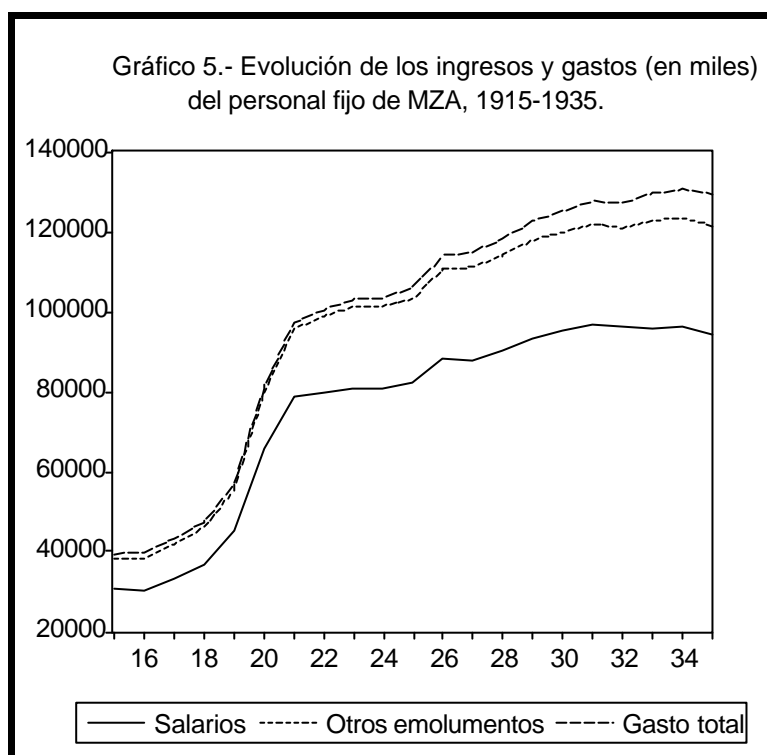
⁵⁸ AHF "C/113/257: "Observaciones que a la compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante ha sugerido el informe redactado sobre la misma por la 2ª comisión investigadora" y "Nota sobre los gastos de explotación". En términos semejantes se expresó la comisión encargada de analizar la contabilidad de Norte; en su opinión, el personal era "en exceso numeroso" y "estaba pagado en demasía". A lo que la Dirección puntualiza: "como es de suponer, la Compañía no tiene ningún interés en aumentar sus gastos de personal (...), todo lo que pudiera gastar de menos en personal, sería una economía para ella, presente o futura. Si aumenta el número de agentes es porque lo encuentra absolutamente indispensable [y ofrece diversas razones para demostrarlo]. Por el gusto de tener mucha gente no aumentaría su carga, no solamente en el sueldo [que considera justo] sino también en los conceptos suplementarios de remuneración" (AHF C/113/258: Contestación de la Compañía [Norte] al informe redactado por la primera comisión investigadora nombrada por R.O. de 20 de octubre de año corriente de 1923).

⁵⁹ AHF "C/113/257: "Nota sobre los gastos de explotación", noviembre de 1923.

⁶⁰ Los beneficios de la empresa durante el período de vigencia del anticipo de personal ascendieron a 151,75 millones de pesetas, de los que 139,05 correspondieron a la red y los 12,7 a las minas de La Reunión (AHF C/33/78). De no haberse concedido aquel la suma de resultados arrojaría un saldo negativo como se hace constar en la "Ponencia" remitida por la Dirección al Directorio "sobre el establecimiento de nuevo régimen ferroviario aplicable a las grandes redes, en virtud de la información pública abierta según Real Orden Circular de 10 de octubre de 1923"

⁶¹ MZA (1932?), p. 156.

Desde abril de 1920, los *haberes* del personal de plantilla quedaron integrados por los siguientes conceptos: a) haber antiguo; b) plus con cargo a la Compañía (hasta 1926), que oscilaba entre el 20 y el 35 por cien del haber; c) plus con cargo al anticipo del Estado (hasta 1926) y d) gratificación general de una mensualidad establecida por la Dirección el 29 de diciembre de 1919. La curva de trazo continuo de la Gráfica 5 ilustra de forma meridiana el curso que siguió hasta 1935 el conjunto de todas ellas (Apéndice: Cuadro 4), que en realidad son las que conforman la masa salarial del personal fijo en sentido estricto. La información procede de las *Ventajas*. En los primeros años, y por las razones ya aducidas, la curva muestra un crecimiento espectacular. Desde entonces, la trayectoria sigue siendo ascendente, pero el ritmo de crecimiento es mucho más



sosegado, debiéndose el alza a dos causas fundamentales: aumento del tráfico e implantación progresiva de la nueva jornada laboral.

Ahora bien, como se puede ver en el Gráfico 5 y en el Cuadro 4, Columna 2, del Apéndice, los agentes de plantilla recibían, además, otros muchos ingresos o "*emolumentos*", retribución directa -horas extraordinarias por ejemplo, trabajos destajo, sobresueldos por el desempeño de cargos de mayor categoría- de trabajos realizados, en unos casos; consecuencia de la implantación y extensión de instituciones de carácter benéfico y de previsión social -socorros por bajas de enfermedad y accidente, ayudas a los agentes de poco sueldo y familia numerosa, descansos remunerados, indemnizaciones por gastos en medicinas y botica, etc.-, en otros. A ellos hay que agregar diferentes tipos de a) primas -recaudación suplementaria, regularidad de la marcha, ahorro de carbón y lubricantes y reparaciones de material móvil- con las que la concesionaria trató de incentivar al personal tratando de mejorar su productividad, y b) de indemnizaciones a los que hubo de hacer frente como vestuario, gastos de viajes, fijos y eventuales, cambio de residencia o alquiler de viviendas. No se tienen en cuenta las partidas correspondientes: 1) a la aplicación, desde 1933, de los artículos 56 y 58 de

la Ley de Contratos de Trabajo de 21 de noviembre de 1931 -"permisos anuales remunerados de siete días" y "ausencias retribuidas no periódicas de duración variable" al personal que no disfruta de licencia quincenal anual, en buena parte suplementario y temporero-, y 2) al exceso de jornada, desde 1934, porque podrían crear cierto confusiónismo⁶².

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

Si en lugar de los ingresos de los agentes de plantilla se quisiera conocer los "*desembolsos efectivos*" de la empresa, siempre de acuerdo con sus cálculos, a las anteriores sumas habrá que adicionar lo satisfecho en las pensiones -retiro, viudedad y orfandad-, escuelas del ferrocarril, asistencia social y dormitorios (Apéndice: Cuadro 4, columna 3). Su evolución puede seguirse en el Gráfico 5, serie "gasto total" (Apéndice: Cuadro 4, columna 3).

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

Además de estas partidas que se refieren a los agentes de plantilla la empresa había de costear los haberes del personal suplementario y jornalero y las cantidades abonadas "a los contratistas de diferentes servicios y trabajos en concepto de jornales". Desgraciadamente las *Ventajas* ofrecen información muy concisa, y sólo a partir de 1919, faltando, además, los datos de 1932 y 1934. Se nos advierte, no obstante, que 1º) en los guarismos de los servicios de Vía y Obras figuran los "haberes de los agentes empleados en trabajos realizados con cargo a créditos especiales"; y 2º) que en lo abonado a los contratistas se incluyen también cantidades satisfechas por "la realización de obras y trabajos con cargo a créditos especiales" (Memoria: 1919, 17; 1922, 18). Es decir, que del total de ambas sumas (Cuadro 1, Columnas 4), solo una parte (Cuadro 1, Columna 5) se contabiliza dentro de los costes del ferrocarril⁶³. La otra

⁶² Por lo que se refiere a la primera partida, permiso y ausencias para el personal que no disfruta de la licencia quincenal, conocemos lo que recibió cada uno de sus perceptores -personal de plantilla, auxiliares, suplementarios, temporero y mineros- en 1933 y 1935; falta 1934, aunque sabemos el global. En todo caso, se trata siempre de cantidades marginales: 260.006, 318.848, 301.860 y 305.907 en 1932, 1933, 1934, 1935. Las cifras correspondientes a los "excesos de jornada" son mayores, pero sólo se refieren a los dos últimos años, 1934 con 2.034.102 pesetas y 1935 con 1.412.307.

⁶³ La columna 4 aparece en las *Ventajas* a partir de 1923. Las cifras correspondientes a los años 1922 han sido reconstruidas con la ayuda de las Memorias donde se dice que el porcentaje aproximado que del total correspondía a la explotación (un medio en 1919 y dos tercios en 1920, 1921 y 1922) (Memorias: 1919, 20 ; 1920, 20; 1921, 20; 1922, 18).

va a "obras realizadas con cargo al primer establecimiento y a otras cuentas distintas de la explotación". Las cifras más altas se refieren al período 1921-1929, coincidiendo con los *anticipos* del Estado primero y con la participación de la *Caja Ferroviaria* desde 1926, destinados ambos a obras especiales y al pago de atrasos por la implantación de la jornada de ocho horas⁶⁴. Parece lógico

Cuadro 1.- Personal eventual y de contrata: número e importes diversos, 1919-1935.

Años	Suplementarios y Jornaleros		Contratas* Importe (pts) (3)	Suplencias y Contratas Importe (pts)	
	Número Agentes (1)	Importe Haberés (pts) (2)		Total (pts) (4)=(2)+(3)	Explotación (5)
1919	4.775	4.117.220	3.716.982	7.834.202	3.917.101
1920	6.088	6.293.366	6.102.247	12.395.613	8.263.742
1921	7.551	7.492.412	10.678.837	18.171.249	12.550.448
1922	8.489	9.514.281	12.513.098	22.503.637	14.685.006
1923	8.654	8.509.994	12.989.356	21.499.350	12.446.209
1924	9.956	15.905.049	11.743.860	27.648.909	15.732.787
1925	11.043	13.731.838	11.756.667	25.488.505	18.796.300
1926	7.818	10.368.949	10.144.137	20.513.086	14.544.335
1927	9.081	13.007.766	11.003.149	24.010.915	14.742.610
1928	9.630	13.300.001	10.625.614	23.925.615	14.650.410
1929	8.968.	14.001.616	11.612.281	25.613.897	14.640.185
1930	7.018	11.248.900	9.874.600	17.008.201	13.822.522
1931	4.296	7.133.601	8.205.304	15.338.905	11.389.634
1932	-	-	-	-	-
1933	3.977	6.906.492	9.391.343	16.297.835	12.614.421
1934	-	-	-	-	-
1935	4.453	7.813.589	8.027.401	15.840.990	12.159.810

- Cantidades abonadas a los contratistas de diferentes servicios y trabajos en concepto de jornales, incluyendo las mineros.
- ** Abonado por suplencias y contrataas contabilizado sólo dentro de los gastos de la explotación del ferrocarril.

Fuente: AHF C753/33-35: *Ventajas y Memorias* (1919-1921) y *Ventajas* (1919-1935)

suponer, aunque no abunden las pruebas, que este tipo de empleo fue siempre del agrado de los gestores pues, además de barato, y a diferencia del fijo, se podía reducir o aumentar de acuerdo con las exigencias del momento⁶⁵. En cualquier caso, lo que se

⁶⁴ AHF C/33/78: Estados de Contabilidad, Cuadros 10: "Gastado cada año por créditos especiales en el ferrocarril"; Cuadro 18: "Gastado cada año en el ferrocarril por créditos especiales y gastos extraordinarios incluidos en la cuenta de Explotación (Servicios de Vía y Obras y Material y Tracción). Como en 1920 la situación del material tractor móvil y fijo se encontraba en una situación grave "ya que durante la Guerra no había sido posible adquirir material para renovación del existente ni primeras materias para reparar debidamente el que se mantenía en servicio" (MZA: 1932?, 156), fue necesario, poner manos a la obra sin demora, lo que fue posible gracias a la colaboración financiera del Estado, cuyos créditos fueron incrementándose de 33.9 millones de pesetas en 1920 a 112.8 en 1929.

⁶⁵ Las relaciones entre concesionarias y contratistas, de un lado, y entre contratistas, trabajadores y concesionarias, del otro, no siempre discurrieron de forma armoniosa. Hubo frecuentes roces, terminando

deduce del Cuadro 1 es que los gastos de personal eventual, generalmente bastante olvidado, debieron suponer una suma bastante superior a la que registran las estadísticas de los costes de la explotación.

6.- La crisis final.

La solución definitiva debería llegar, como señala Tedde (1978), con la aprobación del Estatuto Ferroviario por parte del Directorio militar. El Estado se haría cargo de las inversiones en material móvil y en la construcción de nuevas líneas, y con los incrementos de las tarifas se absorberían los costes de la explotación y las cargas financieras. Para las concesionarias, "el nuevo régimen suponía una asociación empresarial con el Estado, que, además de socio, era su regulador" (Comín, Martín Aceña, Vidal Olivares y Muñoz (1998: I, 360). Hasta tanto no se implantase plenamente el nuevo régimen ferroviario⁶⁶, "se estimaban transitoriamente unos créditos estatales a las compañías, a fin de atender a los incrementos en los costes, debido, sobre todo, a las nuevas necesidades de política laboral". La realidad -añade Tedde- fue muy otra. El Estatuto en realidad no se puso en vigor, se redujeron los créditos y las concesionarias agravaron la crisis que ya venían lastrando desde el momento que por sí solas no podían arrostrar los nuevos costes laborales⁶⁷

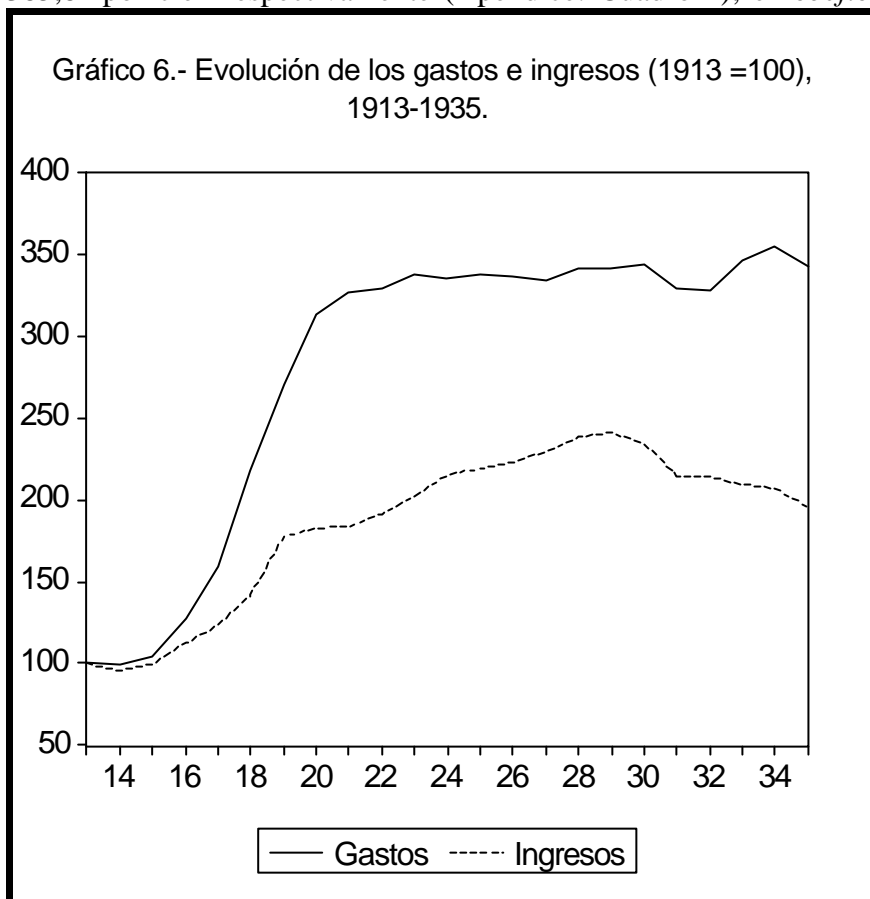
Intactas aún las tarifas desde 1918, en 1926 y por Real Decreto de 8 de agosto de 1926, desaparecen los anticipos, dejando a las compañías que pesaran por entero sobre ellas las cargas laborales sin que el estado desarrollara los dispositivos previstos en el Estatuto. Entre 1913 y 1926 los gastos totales de la explotación de MZA se habían incrementado en un 239,2 mientras que los ingresos brutos de la explotación sólo lo hicieron en un 122.9 (132.3 por cien si se agregan billetes de andén y anticipos); los incrementos de los costes laborales y de las pensiones fueron aún mayores, 256,43 y

muchos de ellos en los tribunales. En 1927 -es un ejemplo- el trabajador Ignacio del Villar Preysler demanda a la empresa contratista (Lesper y Soler) en reclamación de una horas extraordinarias. La contratista alega incompetencia de jurisdicción (todas las cuestiones suscitadas entre las empresas ferroviarias y sus trabajadores o agentes competen a los Tribunales regionales del Trabajo Ferroviario). La empresa contratista considera que el trabajador debe reclamar a la compañía ferroviaria MZA por la *naturaleza* del trabajo que desempeña el trabajador. En primera Instancia (Tribunal de industria), desestimando la excepción de incompetencia, condena a la contratista a abonar las horas extraordinarias al trabajador. Esta recurre en casación, pero se desestima -Sentencia del tribunal Supremo de 28 de mayo de 1927- porque el trabajador presta sus servicios a la empresa contratista (relación laboral), y porque la contrata supone una subrogación en los deberes de la empresa ferroviaria, pero no una identidad de las dos empresas (Imedio Díaz: 1935, 149-152).

⁶⁶ Parece que las ayudas para mejora del material rodante, a menudo, se destinaron para otros menesteres como fue el pago de salarios (Comín, Martín Aceña, Vidal Olivares: 1998: I, 365).

⁶⁷ Tedde (1978) 1. pp. 311-212. Ver asimismo: Unión Nacional Ferroviaria (1934), 122-123 y Asociación de Transportes por Vía Férrea (1934)..

385,8 por cien respectivamente (Apéndice: Cuadro 2); el *coeficiente de explotación*



con pensiones pasó de 47.62 a 69.53 por cien, y de 47,06 a 68, 35 por cien sin ellas (Apéndice: Cuadro 5, Columnas 6A y 6B). Este disminuirá sólo si mejoran los ingresos y se mantienen o reducen los gastos financieros y de explotación. No sucederá ni lo uno ni lo otro.

Pero la situación se agrava desde 1929 en que disminuyen los primeros a causa de la "depresión económica" y, en mucha menor medida, a causa igualmente de la competencia de la carretera. El clima de "inseguridad política y social" también contribuyó lo suyo⁶⁸.

La crisis mundial incidirá en la economía española por el conducto del comercio y acabará afectando a toda la economía española. Los ingresos totales de MZA caen un 19 por cien entre 1929 y 1935 (Apéndice: Columna 5, Cuadro 1). Ya antes de esta fecha habían aparecido indicios de crisis en el movimiento de viajeros. Durante la Gran Guerra y en los años que siguieron, el número de viajeros aumentó de forma espectacular, pero se estanca 1926 para caer en picado desde 1929. Lo propio sucede con el tráfico de gran velocidad⁶⁹. Para las concesionarias la caída en ambos conceptos

⁶⁸ Vives (1935a), p. 76

⁶⁹ MZA (1932?), pp. 82-113 (Cuadro 1-3 y Gráficos VII y VIII)

se debió, sobre todo, a la *competencia de la carretera*, que, de 1923 a 1930, vio multiplicarse por seis el número de vehículos. La incidencia de la crisis de producción y consumo fue menor⁷⁰. De los 28.1 millones de pesetas que MZA dejó de recaudar en 1931, más del 68 por cien fue atraído por esta causa⁷¹. La empresa trató de neutralizar las ventajas de autobuses y camiones, que eran muchas y muy claras en varios terrenos, incrementando la velocidad media, lo que requería perfeccionar el material tractor, aumentando la frecuencia del servicio e intensificando el establecimiento de dobles vías⁷². A estas medidas tendentes a competir en las características del servicio, MZA fue añadiendo en los años siguientes otras de promoción -tarjetas de abono para obreros en las grandes urbes, billetes familiares para la concurrencia a las playas, para grupos de excursionistas y deportistas, trenes especiales- que suponían una reducción indirecta del precio⁷³.

El desplome del tráfico de pequeña velocidad coincidió de pleno con la "reducción de las obras públicas" y con "la crisis general de producción y consumo". Se cerraba, así, un largo período de acentuado crecimiento iniciado en 1915. Aquí la competencia de la carretera fue menor, si bien incidió en las mercancías de rendimiento tarifario mayor. De los 60 millones de pesetas que por este concepto dejó de percibir la empresa en 1931 más del 80 por cien tenía que ver con crisis (MZA: 1932?, 135).). Desgraciadamente lo peor estaba aún por llegar sin que los gerentes pudieran hacer nada para cambiar una situación generada por causas que escapaban a su actuación

Si resultaba impensable una mejora de los ingresos, se podía actuar, en cambio, sobre los costes de la explotación. Así lo entendió Maristany quien, para reducirlos, adoptó, en marzo de 1931, un paquete de medidas que el mismo calificó de radicales: supresión de algunos trenes, dejando únicamente los imprescindibles para aprovechar al máximo la capacidad de arrastre de las máquinas, supresión de los desplazamientos en vacío, lo que requería de los empleados mayor coordinación y celo, y reducción al máximo de combustible y materiales⁷⁴. De las relacionadas con el personal se hablará más adelante. Se trataba de evitar que "lleguen a ser insuficientes los ingresos de la explotación para atender los gastos, las pensiones y los compromisos hipotecarios". Pero los costes se mostraron muy rígidos a la baja, no sólo los de *tipo laboral*, los mayores responsables, en opinión de los gestores, del cariz que estaba tomando la situación, sino también el combustible, los materiales y lubricantes⁷⁵. La gran

⁷⁰ Para MZA (1932?: 107-109), autobuses y los camiones no debían ser considerados sustitutos de las líneas férreas sino como *complementos*. En interés del Estado y del país convenía evitar cuanto pudiera contribuir a la ruina del ferrocarril pues los destinos de ambas se identificaban (AHF C/38/74:

"Alocución Juan Alvarado a la Junta General de Accionistas", celebrada el 27 de mayo de 1934).

⁷¹ MZA (1932?), p. 135.

⁷² Entre 1920 y 1931 MZA adquirió 361 máquinas y 727 coches; el número de locomotoras en servicio pasó de 894 en 1920 a 1120 en 1930 y su potencia de 771.553 a 1.380.880.. De 1926 a 1931 el número de kilómetros de doble construido fue de 488,7, siendo el total en 1931 788,7, lo que representaba el 22 por cien de toda la red (MZA: 1932?, 101-105).

⁷³ AHF C/39: "Datos varios para la Junta de accionistas a celebrar el 26 de mayo de 1935". En este expediente existe una cabal descripción de las ventajas e inconvenientes de ambos medios de transporte, ferrocarril y camión y se aboga por coordinación entre ambos.

⁷⁴ AHF C/24/63: "Circular a los diferentes Servicios de la Compañía", 11 de marzo de 1931 Ver el excelente análisis que de ella hace Ortuñez (1999), pp. 352-353. Más información en MZA (1932?).

⁷⁵ En ese año la empresa consiguió recortar en más 9 millones los costes de explotación, pero no logró contraerlo más porque: 1) una parte importante de las economías quedó absorbida y contrarrestada por las mejoras de los haberes de los agentes de bajo salario impuestas por el Gobierno en febrero de 1931

proporción de costes fijos, y los gastos de personal en buena proporción entraban en este capítulo, impedía que la fuerte reducción o restricción del tráfico se viera reflejada en la consiguiente disminución de los costes de producción. Veamos la trayectoria seguido por los últimos en estos años.

Un año antes de proclamarse la II República, arrecian de nuevo las demandas de los agentes en solicitud de *mejoras salariales* que, de ser aceptadas, supondrían a MZA desmedidos desembolsos (65 millones de pesetas/año). Para su examen e informe posterior, el 12 de enero de 1931 el Ministro de Fomento Estrada nombró una comisión presidida por Sánchez Cuervo y compuesta por dos representantes de las empresas, dos de los empleados y uno del Gobierno, que sería su presidente. La comisión no alcanzó ningún acuerdo, elevándose al ministerio tres dictámenes concernientes a cada una de las partes. El correspondiente a los representantes de las concesionarias revela un giro en la estrategia de estas frente al Estado. Después de reconocer su "absoluta y total" incapacidad para hacer frente a cualquier tipo de mejora en los haberes y de negar su necesidad, dice que, en el caso de que se produjera, no sería conveniente "recargar las actuales tarifas ferroviarias"⁷⁶. Lo que se pretende desde ahora es, en palabras de Tedde (1978:2, 22), la "simple solicitud de auxilios directos gubernamentales"..

A la vista de los tres dictámenes, el Gobierno dio solución al problema por Real Decreto -Decreto Cierva- de Presidencia de Gobierno de 26 de febrero, señalando el jornal mínimo de cinco pesetas y concediendo un aumento de media peseta para todos los jornales inferiores a seis pesetas. Comenzarían a surtir efecto a partir del 15 de marzo de 1931 y le supondría a la empresa un plus de dos millones de pesetas⁷⁷. El Gobierno acepta como real la incapacidad de las concesionarias para otorgar aumentos de haberes y decide, para subvencionar la subida, incrementar, desde el 1 de abril, el seguro obligatorio de viajeros en un 33 por cien (Memoria: 1930, 15).

El advenimiento de la República representaba para la clase trabajadora la posibilidad de ver realizados muchos de sus anhelos. Poco después de su proclamación y en lo que podía considerarse un mal presagio para las concesionarias, el 4 de julio se dictaron varios decretos convertidos en Ley el 13 de noviembre para que las concesionarias readmitiesen o jubilasen, si procediere, a los agentes de las mismas, que habían sido despedidos a causa de huelgas o conflictos sociales dentro del sector ferroviario, reconociéndoseles, a efectos de los derechos

("aumentos Cierva"); 2) se decretaron repetidas alzas en los precios de tasa de los carbones y lubricantes (el 3 de octubre de 1931 y el 8 de febrero de 1932 los directores de Norte y MZA remitieron sendas instancias al Ministro de Fomento solicitando compensaciones por la elevación de los precios de tasa del carbón y de las braquetas); 3) se incrementaron los precios en las tareas auxiliares de carga y descarga de mercancías y combustibles, como consecuencia de los aumentos de los jornales; y 4) hubo un aumento importante del número de guardesas "en razón de las nuevas disposiciones sobre la aplicación de las ocho horas" (Memoria: 1931, 9 y 25-27 y AHF C/37/70: "Datos para la Junta. Economías realizadas, 1930-1933").

⁷⁶ MZA (1934), p. 18; Junta Superior de Ferrocarriles (1940), IV, pp. 150-152.

⁷⁷ AHF C/37/70: "Exposición General de la Situación de la Compañía en 1932. Guión para esta exposición [a la Junta de Accionistas]". Las concesionarias interpretaron la disposición en el sentido de que no afectaba al personal temporero ni a los aprendices. Así lo vio también el Gobierno (Orden de 20 de agosto de 1932). Sin embargo, en junio de 1933 y pese a la oposición de las empresas, el Tribunal Central de Trabajo, decidió que tanto temporeros como aprendices también debían beneficiarse de las subidas propuestas en el Real decreto de 26 febrero de 1931.

pasivos, el tiempo de permanencia fuera de ellas⁷⁸. Desde que se puso en práctica hasta el 31 de octubre de 1933 le representó a MZA, que consideraba que la medida solo obedecía al deseo del Gobierno de satisfacer los deseos de "determinadas centros sindicales", la suma de 810.083 pesetas (MZA: 1934, 23-24).

Por su parte, los agentes no tardaron en exigir de nuevo mejoras de los haberes. En efecto, después de considerar insuficientes las mejoras logradas en febrero, se dirigieron al recién estrenado gobierno exigiendo su revisión al alza. De nuevo y con la representación de obreros (tres), empresas (tres), usuarios (tres) y Estado (dos, uno de ellos es el presidente)), se forma otra comisión -Orden de la Presidencia de la República de 23 de septiembre de 1931-, que habría de informar y asesorar sobre las tres cuestiones que estaban en candelerio: necesidad o no de los aumentos salariales, modo de arbitrar los recursos necesarios y plan racional de ulterior amortización de toda clase de personal ferroviario. De la ponencia que estudiaría el primero de los puntos se autoexcluyeron los agentes por considerar fuera de duda tanto la procedencia de la subida como la cuantía solicitada. Como era de esperar, los otros vocales, uno en representación de las empresas y el otro de los usuarios, consideraron -el texto no tiene desperdicio (Junta Superior de Ferrocarriles: 1940, IV, 154-162)- innecesaria la subida porque, según ellos, 1) los salarios de los agentes, en situación ventajosa comparados con los demás obreros adscritos a otras industrias, habían subido, con relación a 1913, más que el coste de la vida; 2) aparte de los salarios nominales, y a diferencia de los otros trabajadores, el personal ferroviario disfrutaban de gran número de ventajas que representan casi el 50 por cien de sus salarios; 3) los aumentos solicitados -35 millones de pesetas en el caso de MZA- "resultan poco acomodados a los requerimientos de la lógica y a las exigencias de las explotaciones ferroviarias" pues la situación de las empresas es muy precaria debido a la reducción del tráfico, el aumento de los gastos y la competencia ruinosa y desigual del transporte por carretera. No obstante, el vocal usuario reconoce que "la conveniencia de evitar males imponen, a su juicio, la concesión de algunas mejoras". Tras una apretada votación, la Comisión aprueba: aumentar en 1,25 pesetas el haber de las guardesas y aprendices con jornal inferior a tres pesetas diarias y fijar como haber mínimo el de seis pesetas diarias; no procede conceder otras mejoras.

En relación con la manera de arbitrar los recursos necesarios para costear estas mejoras, la Comisión, por ocho votos contra tres, concluye: 1) los recursos necesarios para una mejora de los haberes no pueden ser proporcionados por las concesionarias; 2) tampoco es conveniente elevar las tarifas porque deprimirían aún más el tráfico; y 3) estos deben venir del Estado.

Finalmente, y por lo que respecta al tercero de los puntos, la Comisión aprueba, por seis votos contra cuatro, la amortización, que debería ser fijada por el Consejo Superior de Ferrocarriles, previo informe de la División encargada de la inspección de la línea, de todas las vacantes que se produzcan por todos los conceptos en la clase en que haya exceso de personal y favorecer las jubilaciones.

La Comisión elevó su dictamen el 10 de octubre de 1931 y el Consejo de Ministros de 1 de diciembre, con tres de sus miembros socialistas, autorizó, pese a la

⁷⁸ Se trata de una de las disposiciones que, debido a su simbolismo, más azoraron a concesionarias. MZA consideró que se "trataba de satisfacer los deseos vivamente manifestados por determinadas centrales sindicales" (MZA: 1934, 24),

reacción contraria por insuficiente, del Sindicato Nacional Ferroviario, el incremento en los sueldos inferiores a 5000 pesetas y de los jornales inferiores a 14. La mejora media vino a representar 22 pesetas trimestrales para guardesas y aprendices y 55 y 60 para el resto del personal que no rebasaba los tipos de sueldos y jornales señalados. Comenzarían a aplicarse en agosto de 1932 e incrementaría los costes de la empresa en 3,67 millones de pesetas. El Gobierno llegó, asimismo, a la conclusión de que la única forma de arbitrar medios para mejorar las retribuciones "de los obreros menos remunerados" era "elevando en un 3 por cien la facturación de mercancías, y dejando el Estado a beneficio del personal la cantidad que le correspondiera con cargo al seguro obligatorio de viajeros"⁷⁹. En cualquier caso, estos incrementos salariales fueron exiguos y afectaron básicamente a los estratos más bajos del empleo. Por ello las curvas de salarios e ingresos del personal fijo (Gráfico 5) apenas experimentan alteración alguna. Debería dejarse ver en la de gastos de personal (Apéndice: Cuadro 2, columna 2), donde están asentados los ingresos de empleados suplementarios, temporeros y de contrata, afectos a la explotación; pero en este capítulo hubo, como se puede apreciar en el Cuadro 1, reajustes de personal, lo que contrarrestó las mejoras ganadas.

Entre tanto, el nuevo régimen va introduciendo diversas medidas de política social que, aunque el Estado corra con parte de sus costes, no tienen precedente en ningún país⁸⁰ y siembran el pánico entre las concesionarias⁸¹. Sólo un mes después de estrenado en nuevo régimen, el 24 de mayo de 1931, se publica un decreto aclaratorio al decreto-ley de 1 de marzo de 1929 y reglamento de 29 de enero de 1930 sobre el *seguro obligatorio de maternidad* que entraría en vigor a partir del 1 de enero de 1932. Con fecha 9 de septiembre del mismo año se promulgó otra ley, estableciendo normas nuevas en relación con *la jornada de ocho horas en pasos a nivel y estaciones*, es decir, en aquella parte del personal cuyo trabajo era marcadamente intermitente⁸². La normativa estipulaba, además, el abono de *horas extraordinarias* con recargo del 25 por cien en lugar de 20 como se venía haciendo. Cierran el círculo de medidas de carácter social el Decreto de 21 de noviembre estableciendo los *Jurados Mixtos*, sustitutos en la empresas de los Comités Paritarios de la Dictadura, la Ley de 31 de mayo sobre el *retiro obligatorio para obreros eventuales*, la Ley de 21 de noviembre sobre *contratos de trabajo*, la Ley de 4 de julio de 1932 modificando los *accidentes de trabajo*, adaptando el texto al convenio internacional ratificado por España y convirtiendo en pensiones vitalicias las indemnizaciones que venían otorgándose en los casos de incapacidad y el descanso quincenal retribuido o la limitación de horas extraordinarias a los fogoneros, el coste laboral se mantiene.

⁷⁹ Vives (1935b), pp 219-229; MZA (1932?), p. 169; MZA (1934), p. 28; Memoria (1931), Anexo 9.

⁸⁰ Memoria (1933), Anexo 11: Nota entregada al Ministerio Obras Públicas con fecha 1 de enero de 1934 suscrita por Norte y MZA, exponiendo la crítica situación de las Compañías y solicitando la adopción de medidas urgentes. Ambas concesionarias recuerdan al Ministro que mientras en todos los países se han "disminuido enormemente los gastos de explotación mediante reducciones en las remuneraciones del personal y en el número de agentes, en España no sólo no se han reducido los sueldos ni el número de agentes, sino que los gastos del personal en los momentos culminantes de la crisis se han visto formidablemente incrementados en estos dos últimos años por determinaciones de política social de los Gobiernos".

⁸¹ Memoria (1931), pp. 24-27; (1932), pp. 26-33; (1933), pp. 26-34; (1934), pp. 23-25; (1935), pp. 25-33.

⁸² La compleja evolución hasta este momento de aplicación de jornada de ocho horas a todo el personal y la utilización del personal temporero en la red antigua en AHF Presupuestos (Red Antigua) Lib. 161fols. 184-190.

El conjunto de todas estas medidas de política social y de mejoras de haberes supusieron, no cabe duda, un encarecimiento real de los costes laborales, pero menos de lo que denunciaban hiperbolizando las concesionarias (Apéndice: Cuadro 2, columna 2, Cuadros 3, columna 1, y Cuadro 4, columna 2). MZA estimó que si las cantidades que supusieron no aparecen reflejadas en las cuentas de explotación se debe a que fueron contrarrestadas en buena medida por la política de economías que la empresa venía rigurosamente siguiendo⁸³.

Aunque no fueran muchas las salidas que le quedaba a la empresa para contraer este tipo de costes, lo intentó varias de ellas con éxito desigual. El mentado plan de contención del gasto laboral iniciado en 1931 exigía que, además de no reemplazar a los agentes superiores del Consejo, Dirección y Jefaturas que fallecieran o se fueran jubilando, no se cubriesen las plazas vacantes que se produjesen sin la anuencia expresa de la Dirección, ni se autorizasen horas extraordinarias si previamente no se hubiese cumplido rigurosamente la jornada laboral. No debían contratarse más trabajadores temporales, despidiendo, en cambio, los que exigieran las circunstancias una vez se hubiera hecho una minuciosa revisión de todos los existentes⁸⁴. Entre 1931 y 1932 el número de agentes fijos aumentó en 1559 (Apéndice: Cuadro 3, Columna 1), probablemente debido a la reincorporación de algunos al amparo del decreto del 4 de julio a la contratación de más personal en las estaciones y al aumento de guardabarreras al aplicarse de la nueva jornada laboral en las estaciones y en los pasos a nivel. El elevado número de guardesas y su bajo nivel salarial explicarían la escasa incidencia de este gasto en los costes totales de la explotación⁸⁵. Para contrarrestar el aumento del gasto suscitado por la aplicación de la jornada de las ocho horas en las estaciones de mediano y reducido tráfico, la empresa solicitó del Ministro de Obras Públicas la posibilidad de suprimir el servicio de varios apartaderos, cerrar determinadas estaciones a ciertas horas y restringir el servicio en otras.

Pero entre 1933 y 1935 la situación es ya alarmante⁸⁶. Pese a estas y otras medidas tomadas para contener el gasto⁸⁷, este volvió a sobrepasar al del año anterior tanto en 1933 (11.4 millones de pesetas) como en 1934 (5.6 millones) y no precisamente debido a la política social del Gobierno, como se insiste en las Memorias, sino a causa del incremento en las partidas de materiales (7.6 millones en 1933, 3.4 en 1934) e indemnizaciones (0.8 en 1933, 2.1 en 1934). Después de bastante tiempo de desatención en razón de las necesarias economías, a la empresa no le quedó más remedio que aumentar, en los años siguientes, los recursos destinados a la conservación de las vías y al mantenimiento y reparación de locomotoras, coches y vagones para, así, detener el creciente deterioro del servicio y poder competir con autobuses y camiones.

⁸³ Norte y MZA (1935); AHF C/38/78: "Economías Realizadas", 1930-1933.

⁸⁴ Para reducir otros gastos se propuso, igualmente, suprimir algunos trenes, dejando únicamente los imprescindibles para aprovechar al máximo la capacidad de arrastre de las máquinas; evitar los desplazamientos en vacío, lo que requería de los empleados mayor coordinación y celo; reducir al máximo combustible y materiales

⁸⁵ En 1930 existían en la plantilla 1907 guardabarreras, de los que 524 eran hombres y 1383 mujeres. Los primeros ganaban en ese año 3, 91 pesetas diarias y las segundas sólo 1.11 (AHF C/47: Plantillas de Personal correspondientes a 1930). El número de unos y otros se incrementó de forma notoria al implantarse la jornada de ocho horas, pero los salarios, aunque mejoraron, siguieron siendo muy bajos, especialmente el de las guardesas.

⁸⁶ El calificativo es del presidente del Consejo de Administración, Juan Alvarado, quien, en 1933, reconocía ante la Junta de Accionistas que era casi un "milagro haber llegado hasta aquí" (AHF C/39 y C/38/78: "Exposición general de la situación de la Compañía en 1933. Guión para su exposición").

⁸⁷ AHF C/38/70: "Medidas posibles a tomar para el perfeccionamiento y saneamiento de la explotación".

Uno de los efectos colaterales de este deterioro fue el repunte de los gastos en indemnizaciones por pérdidas y averías que se observa en estos años y que la empresa atribuyó a la falta de celo e indisciplina de los agentes⁸⁸. En 1935 la empresa consigue situar de nuevo los gastos de explotación por debajo del ejercicio anterior, pero, y pese al incremento de las tarifas, el sacrificio realizado no logra "compensar la extraordinaria reducción del tráfico" pese al aumento de las tarifas del ejercicio anterior⁸⁹.

Reflexión final

Cabría preguntarse si hubiera sido posible reducir más los gastos del personal. La propia empresa, que se quejaba de las mejoras que, aparte de los haberes, disfrutaba el personal por lo que estas incidían en los costes totales, se jactaba, en cambio, de su existencia, las creía justas y necesarias⁹⁰ y reconocía, paradójicamente, que su personal -incluyendo suplementarios y temporeros- se hallaba, cuando menos, tan racionalmente utilizado como el de otras redes en el exterior como la francesa (MZA:1932?, 177-179).

Podría argumentarse, igualmente, que el personal ferroviario, además de tener el puesto fijo e impedir así a la empresa realizar reajustes cuando la explotación lo requiriera, tenía remuneraciones altas, además de disfrutar de otras ventajas, lo que, junto con las elevadas cargas financieras, ahogaba a la empresa. Esto es lo que ella aireó una y otra vez y, desde luego, constituye parte de la verdad, pero no es, como se ha visto, toda ella. Es cierto que el empleo era para toda la vida, pero sólo en el caso de los agentes de plantilla. La empresa utilizó a su libre albedrío el colchón formado por suplementarios, temporeros y personal de contrata, a quienes las "ventajas" de la Compañía casi nunca alcanzaron y los efectos de la política social de Estado tardaron mucho en llegar y lo hicieron con cuentagotas⁹¹. Aunque las protestas de la empresa por las subidas de los salarios eran lógicas, estas, como la propia empresa admitió en más de una ocasión, se limitaron a seguir a los precios, recuperando el poder adquisitivo de 1914, bastante bajo para mayoría de los trabajadores como se encargará de recordar un nostálgico accionista años después⁹².

El problema no eran solo los costes sociales de la política republicana o lo "elevados salarios" sino que, como se ha visto, estaban también: 1) la pesada carga

⁸⁸ Memoria (1934) : "Circular de la Dirección general de la Compañía, número 271, fecha 19 de noviembre de 1934, llamando la atención al personal sobre diversos puntos de importancia", Anexo 17, pp. 179-183. Aparte de las medidas de tipo disciplinario, la empresa recuerda a sus empleados la necesidad de que su trato tanto con el público como con los paquetes y mercancías sea en todo momento deferente y atento, en el primer caso, y cuidadoso en el segundo.

⁸⁹ Memoria (1935), pp. 34-35. El 15 de enero de 1936 la Dirección remitió una circular a todos los agentes para darles a conocer la situación económica, recordarles las medidas hasta entonces tomadas, dejando abiertas las puertas a otras posibles, e instarles, una vez más, a que cooperasen en la defensa de la Compañía que, en el fondo, era la suya también (Memoria: 1935: Anexo nº 75, Circular 277, pp. 289-292).

⁹⁰ AHF "C/113/257: "Observaciones que a la compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante ha sugerido el informe redactado sobre la misma por la 2ª comisión investigadora" y "Nota sobre los gastos de explotación", noviembre y diciembre de 1923.

⁹¹ En 1909 y dentro del grupo de obreros especiales del Servicio de Vía y Obras había suplementarios aspirantes llevaban esperando pasar a fijos entre 10 y 20 años (AHF C/49/4).

⁹² "Hasta hace pocos años este problema [ferroviario] no existía" porque "se hacían 14 horas diarias y se daba un jornal miserable". (AHF C/37/70: Intervención de Sánchez Varela en la Junta General de Accionistas de 28 de mayo de 1933")

financiera -intereses y amortización de los empréstitos- de la que no se liberó, antes al contrario, se agravó en los últimos años; 2) los efectos encarecedores de la política proteccionista y nacionalista, manifestada a través de la obligada adquisición de inputs en el mercado interior⁹³; y, sobre todo, 3) el descenso de las recaudaciones debido no tanto a la aparición de medios de transporte alternativos como a la generalización de la crisis de "producción y consumo" desde 1929 en un país atrasado (Apéndice: Cuadro 5, Columna 1). Como señaló el que fuera director de Los Caminos de Hierro, Alfonso Imedio, la disminución del tráfico hizo que los ferrocarriles funcionaran a media capacidad, "teniendo improductivos y paralizados grandes elementos de explotación que pesan sobre la cuenta de conservación y de primer establecimiento y que de no ser por [esa causa] darían buen rendimiento"⁹⁴. En estas condiciones era de todo punto imposible que mejorara el tan deteriorado coeficiente de explotación por más planes de contención del gasto que se ensayaran⁹⁵. Su capacidad para generar beneficios resultaba nula. Las reservas de Tedde (1978:2, 229-230) en el sentido de que el incremento de los costes del factor trabajo no debía considerarse la "causa más importante, y ni siquiera de las más decisivas, de la mala situación de los ferrocarriles" estaban bien fundamentadas.

BIBLIOGRAFIA

ANES, R. (1978): "Relaciones entre el ferrocarril y la economía", en M. ARTOLA (Dir.) (1978), Los ferrocarriles en España, 1844-1943, Madrid, Banco de España, VOL. 2, pp. 355-512.

ARTOLA, M. (1978), "La acción del Estado", en M. ARTOLA (Dir.) (1978), Los ferrocarriles en España, 1844-1943, Madrid, Banco de España, VOL. 1, pp. 341-453.

ASOCIACION DE TRANSPORTES por VIA FERREA (1934): "Asamblea de la Asociación de...", en Economía Española, 24, pp. 159-163.

ASOCIACION DE TRANSPORTES por VIA FERREA (1935): El problema del carbón en los ferrocarriles, Madrid, Gráficas Administrativas.

ASOCIACION DE TRANSPORTES por VIA FERREA (1935): Conclusiones adoptadas por la asamblea de la ...celebrada el 16 de marzo de 1935, Madrid.

AZA (1918): "El recargo de las tarifas ferroviarias", en Revista Nacional de Economía, nº 14, pp. 68-72.

BALLESTEROS, E. (1997): "Una estimación del coste de la vida en España, 1861-1932", en Revista de Historia Económica, XV, 2, pp. 363-398.

BALLESTEROS, E. Y REHER, D. (1993): "Precios y salarios en Castilla la Nueva, 1501-1991", en Revista de Historia Económica, XI, 1, pp. 154-101

BOLETIN DE LA ASOCIACION GENERAL DE TRANSPORTES POR VIA FERREA (1933). "Proyecto de Estatuto del Personal Ferroviario". Suplemento al núm. 6.

BORES ROMERO, J. (1918): "Carreteras y Ferrocarriles", en Revista Nacional de Economía, nº 16, pp. 337-355.

⁹³ Vives (1935a). Una enumeración de las causas de la crisis de las concesionarias en Jiménez Ontiveros (1940), pp. 708-710.

⁹⁴ Imedio (1935), pp. 71-72.

⁹⁵ El 15 de enero de 1936, su director, E. Alfonso, remite una circular a todos sus empleados explicándoles el "gravísimo" estado económico de la empresa y les pide colaboración para superarla y, sobre todo, comprensión ante el endurecimiento de medidas ya en funcionamiento y otras que se van a implantar (Memoria: 1935, Anexo 75., 289-292).

- CAMBO, F. (1918-1921): Elementos para el estudio del problema ferroviario en España. Recopilados bajo la dirección del ... Sr. D. Madrid, Gráficas Reunidas.
- CANALES, S. (1912): La huelga de los ferrocarriles, Madrid.
- CARRERAS, A. (1990): Industrialización español: estudios de historia cuantitativa, Espasa Calpe, Madrid.
- CARRERAS, A. (1999): "Los ferrocarriles en Europa: algunas perspectivas históricas", en : Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández y J Vidal Olivares: Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998, pp. 33-53.
- CARRERAS, A. y X. TAFUNELL (1993): "La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación", Revista de Historia Industrial, 3, pp.127-175.4.
- Carreras y tafunell (1996)
- CENDAL BURDALO, JJ. (1998): Compañía de explotación de de los Ferrocarriles de Mdrid a Cáceres y portugal y del Oeste de España, Fundación Empresa Pública, Documento de Trabajo N° 9804.
- COMIN, F. (1999): "Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1935)", en Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández y J Vidal Olivares: Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998, pp. 255-274.
- COMIN, F., MARTIN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M. y J. VIDAL OLIVARES, (1998), 150 Años de Historia de los Ferrocarriles en España, Madrid, Anaya.
- DODGSON, J.S. (1993): "British Railways Cost Functions and Productivity Growth, 1900-1912", en Explorations in Economic History, Vol. 30, pp. 158-181.
- GOMEZ MENDOZA, A. (1982), Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica, Madrid, Alianza Editorial.
- GOMEZ MENDOZA, A (1989a): Ferrocarril. Industria y Mercado en la modernización de España, Madrid, Espasa-Calpe.
- GOMEZ MENDOZA, A. (1989b): "Transporte y comunicaciones", en Estadísticas Históricas de España, siglos XIX y XX, Madrid, Fundación Banco Exterior, pp. 269-326.
- GOMEZ MENZOZA, A. (1997): Historia de España menéndez Pidal. Vol. XXXIII. Los fundamentos de la España Liberal (1834-1900. La sociedad, la economía y las formas de vida, Madrid, Espasa Calpe, 467-515.
- GONZALEZ QUIJANO, P.M. (1916): "Los ferrocarriles españoles", en Revista Nacional de Economía, II, N..5, pp. 52-74.
- HAMILTON, B y MACKINNON, M. (1996): "Quits and Layoffs in Early Twentieth Century Lasbor Markets", en Explotations in Economic History, 333, pp. 346-366.
- IMEDIO, A. (1935): "El problema ferroviario", en Economía Española,
- IMEDIO DIAZ, . (1928/1929): Jornada de ocho horas en los Servicios Ferroviarias y ahorro de las extraordinarias. Segunda publicación especial de esta esta revista [Los Caminos de Hisrro]. Recopilada, Complementada y Concordada por el Directo de la misma Alfonso Imedio Díaz, Madrid, Talleres Poligráficos
- IMEDIO DIAZ, A. (1934): Ferrocarriles. Explotación y legislación, Madrid, Imprenta Sáez Hermanos.
- IMEDIO DIAZ, J. Y FREISERO GARCÍA, C. (1934): Contabilidad General de las Compañías Ferroviarias y Empresas de Trasportes de Carretera, Madrid, Talleres Poligráficos.

- IMEDIO MORENO, A. L. (1906): El ferrocarril por dentro, Madrid, Imprenta El Semanario de Cabra.
- INSTITUTO DE ESTUdios SOCIALES (1913): Conflicto de obreros y empleados de las Compañías de Ferrocarriles : Septiembre Octubre de 1912. Madris, Sucra de M. Minuesa
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1922): Adaptación del régimen de la jornada de 8 horas a los servicios ferroviarios, Madrid, Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos.
- IRVING, R.J. (1976): The North Eastern Railway Company 1870-1914. Leicester University Press.
- JIMENEZ ONTIVEROS, F (1940): Estudios Económicos: Transportes por ferrocarril. Principios...de Economía Industrial, Madrid, Gráfica Administrativa.
- JUEZ E. P. (1992), El mundo soacial de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917, Madrid, Universidad Complutense, Tesis Doctoral.
- JUEZ, E.P. (1999): "La jornada de trabajo en Ferrocarriles", en II Jornadas de Historia Económica de las relaciones laborales, Universidad de Sevilla, pp. 137-142.
- JUNTA SUPERIOR DE FERROCARRILES (1940): Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario, recopilados bajo la dirección de D. Alfonso Peña Boeuf (...) y D. Gregorio Pérez Conesa Madrid, Dian, Artes Gráficas.
- LOVETT, P. (2000): "Evidence of the Existence of an Internal Labour Market in the Great Eastern Railway Company, 1875-1905", en Business History, Vol. 42, pp. 41-58.
- MACKINON, M. (1996): "New evidence on canadian wage rates, 1900-1930", en Canadian Journal of Economics, XXIX, No 1, pp. 114-131.
- MACKINON, M. (1998): "Careers Norh and South: Railway workers in Australia and Canada, 1885-1940", en Railway management and its organisational structure: its impact on and diffusion into the general economy. Proceedins Twelfth International Ecconomic History Congress, Madrid, pp. 79-89.
- MARISTANY, E. (1905-1908): La Conferencia Ferroviaria de 1905. Estudios Económicos sobre la explotación comercial de los ferrocarriles españoles, Barcelona, Imprenta de Henrich y Cia en Comandita.
- MARISTANY, E (1905): Impresiones de un viaje por los Estados Unidos, Barcelona, Imprenta de Henrich y Cia.
- MARTIN-GAMERO, a. (1991): Cosntitución y organización de las Compañías Ferroviarias y carácter jurídico . condiciones y relaciones de sus empleados, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.
- MEMORIA presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Señores Accionistas celebrada... .Madrid, Establecimiento Tipográfico "Sucesores de Rivadeneyra"
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995): Remfe (1941-1991): Medio siglo de Ferrocarril público, Madrid, Ediciones Luna
- MUÑOZ RUBIO, M, SANZ FERNANDEZ, J. Y VIDAL OLIVARES, J. (1999): Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad, CAM/Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MZA. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1908): Reglamento Provisional de la Contabilidad de los Servicios de la Red Antigua. Madrid Establecimiento Tipográfico "Sucesores de Rivadeneyra",
- MZA. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1915): Organización del Servicio y distribución del personal, Barcelona, Imp. Henrich.

MZA. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1932?): Reseña Histórica de su constitución y desarrollo. Actuación de la Compañía durante los últimos veinte años, 1913-1931, Madrid, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra..

MZA Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1933): Ventajas diversas disfrutadas por el personal de los diferentes servicios en el ejercicio de

MZA Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1934) : Situación del personal en la Compañía M.Z.A. (1913-1933, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra

MZA . Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1933): en Ventajas diversas disfrutadas por el personal de los diferentes servicios en el ejercicio de 1935

NORTE y MZA Compañía de los Caminos de Hierro y Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (1933): Comisión mixta. El problema ferroviario, Madrid.

NORTE y MZA Compañía de los Caminos de Hierro y Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (1935): " La difícil situación financiera de los ferrocarriles españoles. Causas y posibles soluciones, 1935

ORTUÑEZ, P.P. (1999): El proceso de nacionalización de los Ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías, 1913-1943, Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Valladolid.

ORTUÑO, E. (1920): El problema ferroviario. Algunas consideraciones del nuevo régimen para la explotación de los ferrocarriles , Madrid

ORMAECHEA, A.Mª (1989), Ferrocarriles en Euskadi 1855-1936, Bilbao, Ferrocarriles Vascos

SOTO CARMONA, A. (1989): El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)", Anthropos, Madrid.

TEDDE DE LORCA, P. (1978), "Las compañías ferroviarias en España", en ARTOLA (dir.) (1978) Los ferrocarriles en España, 1844-1943, Madrid, Banco de España, Vol. 2. pp. 13-355.

TOMAS GARCIA, L.J. (1991) :, Sevilla, Excma Diputación Provincial. La minería sevillana del carbón : Minas de la Reunión y la Compañía de los Ferrocarriles de MZA

TORRE, E. De la (1902): Legislación comercial de ferrocarriles, Madrid, Imp. Central de los Ferrocarriles.

UNION NACIONAL ECONOMICA (1934): "Actividad de la Unión Nacional Económica. Informe que presenta "Unión Nacional Económica" ante la Comisión Parlamentaria de Obras Públicas, acerca del Proyecto de Ley de Ordenación Ferroviaria", en Economía Española, 19, 120-141.

VIDAL OLIVARES (1999): "La estructura de la propiedad, la organización y la gestión de una empresa ferroviaria: la Compañía de los caminos de Hierro del Norte de España, 1858-1936", en Revista de Historia Económica, Nº 3, pp. 623-662.

VIVES, B. (1935a): "Situación de los ferrocarriles españoles y sus causas", en Economía Española, 36, pp. 73-77.

VIVES, B. (1935b): Tres años de política ferroviaria (1º de mayo de 1932 a 30 de abril de 1935). memoria de la actuación de esta entidad [Asociación General de Transportes por Vía Férrea] rendida por el consejero de legado D. Blas Vives. Madrid.

WAIS, F. (1960): Eduardo Maristany y Gisbetr. Marqués de Argentera", en Revista de Obras Públicas, 108, (2947), pp. 815-919.

WAIS, F. (1987) Historia de los Ferrocarriles Españoles. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid (3ª Ed),

Apéndice estadístico

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

Años	Presupuestado			Resultado		
	Gastos * (1)	Cargas (2)	Total (3)=(1)+(2)	Gastos* (4)	Cargas (5)	Total (6)=(4)+(5)
1900	35.395	48.742	84.138	37.436	51.725	89.161
1901	37.594	55.869	93.464	38.202	52.209	90.411
1902	38.033	52.034	90.067	41.275	51.595	92.871
1903	41.985	51.457	93.443	44.045	53.292	97.337
1904	43.904	54.067	97.971	45.195	56.169	101364
1905	45.331	53.528	98.860	45.013	54.270	99.283
1906	45.553	51.737	97.291	47.220	48.930	96.150
1907	47.896	46.300	94.197	50.417	47.146	97.563
1908	49.416	47.383	96.799	50.862	48.108	98.970
1909	50.725	47.048	97.773	49.047	47.577	96.625
1910	49.617	47.549	97.166	49.753	46.595	96.349
1911	50.543	47.569	98.113	51.689	47.645	99.334
1912	52.486	48.922	101.409	55.374	48.549	103.923
1913	61.923	48.357	110.280	64.376	48.399	112.776
1914	64.279	48.632	112.911	64.097	48.485	112.583
1915	63.225	48.385	111.611	66.903	47.498	114.401
1916	65.534	48.629	114.163	82.476	50.034	132.510
1917	86.712	51.130	137.842	102.705	49.613	152.318
1918	125.230	51.240	176.471	140.232	50.244	190.476
1919	141.738	52.298	194.036	174.465	50.435	224.901
1920	152.380	51.853	204.233	201.914	50.459	252.374
1921	199.969	52.310	252.280	210.467	52.135	262.603
1922	204.011	57.526	261.537	211.997	57.334	269.332
1923	199.866	61.607	261.474	217.255	65.974	283.230
1924	188.010	66.874	254.884	215.836	73.491	289.327
1925	217.672	69.615	287.288	215.699	74.558	292.475
1926	221.674	78.272	299.946	216.765	75.677	292.442
1927	207.844	77.042	284.886	215.091	75.906	291.110
1928	209.714	76.952	286.667	220.191	78.404	298.771
1929	213.815	78.865	292.681	220.289	78.864	299.299
1930	217.066	79.297	296.364	221.236	80.358	301.594
1931	216.837	80.190	297.028	212.061	81.635	293.696
1932	215.380	81.389	296.770	211.446	80.128	291.573
1933	208.531	81.519	290.051	222.885	79.3.3	302.248
1934	216.632	79.719	296.351	228.456	66.703	295.170
1935	226.949	79.131	306.081	221.144,	54.950	276.095

* Comprende los gastos de Administración Central y Dirección (Consejo, Dirección, Secretaría, Contencioso, Sanidad, Contabilidad -Gastos Propios, Impuestos, Seguros-, Almacenes), Servicio de la Explotación Intervención y Estadística, Comercial -Gastos del Servicio Propiamente Dicho y Pagos de Reclamaciones- Movimiento, Servicio Eléctrico), Vía y Obras y Material y Tracción (Combustible y Otros).

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

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

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

* Cantidades realmente abonadas al personal, comprendida la parte que se paga con cargo a los billetes de andén y demás ingresos tenidos en cuenta en la recaudación del producto y también los anticipos..

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

Fuente: MZA (1932?, 221, Cuadro 14) (1913-1931) y Junta Superior de Ferrocarriles (1940: IV, Cuadro 2B, Columna h, p. 19, y Cuadro X, pp. 122 -123); Memoria (1932-1935).

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

Años	Agentes	Sueldos (1)	Gratificaciones (2)	Plus Ext.. (3)	Anticipos* (4)	Total (5)=(1)+(2)+(3) +(4)
1915	22.772	28.481	2.343			30.825
1916	22.267	28.051	2.342			30.393
1917	22.641	28.618	4.606			33.225
1918	23.198	29.567	7.063			36.631
1919	24.117	30.167	4.950	10.298		45.415
1920	24.170	32.047	5.451	10.295	17.917	65.711
1921	26.118	34.942	5.699	11.162	25.346	77.151
1922	26.679	35.520	5.904	11.458	25.903	78.787
1923	27.369	36.250	6.257	11.726	26.470	80.704
1924	27.516	36.252	6.353	11.717	26.228	80.551
1925	27.757	36.975	6.466	11.909	26.881	82.233
1926	29.715	39.371	6.652	12.676	28.587	87.288

1927	29.940	81.245	6.672	87.917
1928	30.557	83.232	7.121	90.354
1929	31.224	86.128	7.271	93.400
1930	31.784	87.567	7.483	95.051
1931	32.133	89.086	7.757	96.843
1932	33.692	88.652	7.736	96.388
1933	33.243	88.202	7.770	95.972
1934	33.661	88.686	7.774	96.460
1935	33.839	87.251	7.057	94.309

* Esta columna recoge sólo las mejoras que, en 1920 (Circular de la Dirección general, número 216), la empresa concedió al personal de plantilla del ferrocarril -no figura lo abonado a temporeros, personal de contrata y minero- y que debía ser abonado con cargo a los anticipos. Estos empiezan a reducirse a partir de 1924, pero las mejoras siguen, habiendo de hacerse cargo la concesionaria.

Fuente: AHF C/53/33-35; MZA (1933) y MZA (1935).

Cuadro 4.- Pensiones, emolumentos de los agentes aparte del sueldo, desembolso efectivo de la empresa y coste total (en miles).

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

(1): Las cifras corresponden al gasto real que las pensiones han causado a la Compañía, una vez deducido el producto líquido de los billetes de andén, el fondo de pensiones, los donativos, almacenajes y paralización del material..

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

alquiler de casa, beneficios por trabajo a destajo e indemnizaciones por cambio de residencia, por gastos de ausencia de su residencia.

(3): Los mismo integrantes de la columna 2, pero añadiendo: pensiones, escuelas y dormitorios.

(4) Representa el "sacrificio total", esto es, lo que empresa desembolsó (columna 3) más lo que dejó de ingresar, por todas las ventajas concedidas el persona. A las partidas de la columna (3): a) el valor de los billetes gratuitos concedidos al personal y parte del economato, y b) "los intereses que deja de percibir y amortizaciones de los capitales invertidos en exclusivo beneficio del personal" en viviendas y anticipos gartuitos y economato..

Fuente: AHF C/53/33-35: *Ventajas diversas de que disfruta el personal de los diferentes servicios*

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

Años	P. Bruto* (1)	Gastos** (2)	P. Neto (3)=(1)-(2)	C.Financiera (4)	P.Líquido** * (5)=(3)-(5)	C. Explotación %	
						A** (6)=(2*100/1)	B***
1913	136.566	65.042	71.524	48.885	23.168	47.62	47.06
1914	130.292	64.738	65.553	48.423	17.129	49.68	48.93
1915	136.247	67.569	68.677	47.451	21.226	49.59	48.74
1916	153.478	83.168	70.309	49.974	20.335	54.18	53.33
1917	168.396	103.427	64.969	49.520	15.448	61.42	60.56
1918	193.868	141.008	52.860	50.159	2.700	72.73	71.94
1919	242.611	175.538	67.072	50.354	16.718	72.85	71.68
1920	249.545	202.836	67.270	50.336	16.934	75.09	74.46
1921	251.271	211.428	70.127	52.041	18.086	75.09	74.44
1922	261.376	213.342	78.628	37.203	21.420	73.07	72.38
1923	276.003	218.637	88.034	65.869	22.164	71.29	70.56
1924	294.046	217.300	92.718	73.387	19.331	70.09	69.26
1925	299.374	218.950	94.480	74.454	20.026	69.85	68.85
1926	304.523	220.645	96.656	75.568	21.087	69.58	68.35
1927	313.646	219.412	94.234	75.906	18.827	69.95	68.61
1928	325.659	224.992	100.666	78.404	22.226	69.08	67.65
1929	329.320	225.487	103.832	78.864	22.968	68.47	66.93
1930	320.451	226.947	93.503	80.214	13.299	70.81	69.08
1931	293.562	217.679	75.882	81.491	-6.108	74.82	72.28
1932	292.774	217.880	74.894	80.126	-5.232	74.41	72.22
1933	286.146	229.753	56.393	79.362	-22.968	80.29	77.89
1934	282.730	235.774	46.956	66.703	-19.747	83.39	80.80
1935	267.187	229.295	37.841	55.050	-17.109	97.61	82.76

*: No incluye anticipos, pero sí billetes de andén y participación por almacenajes. Si le restamos las última partidas la serie resultante es idéntica a la que aparece en la cuenta general de la explotación de las Memorias.

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

*** Sin excluir las pensiones.

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