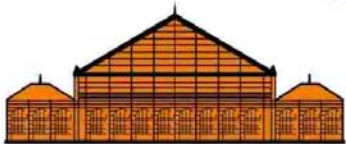


Los Miércoles del Archivo y la Biblioteca

Fuentes documentales para la historia del trabajo en el ferrocarril



9 mayo 2012. 17:00 h.
Sala de Consulta de Archivo y Biblioteca



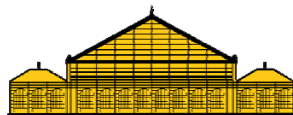
MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Museo del Ferrocarril de Madrid

Pº. Delicias 61, Madrid

www.museodelferrocarril.org



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Fuentes documentales para la historia del trabajo en el ferrocarril

Este documento es una versión ampliada y revisada de la ponencia presentada por Raquel Letón Ruiz y Miguel Muñoz Rubio en el IX Jornadas de Castilla-La Mancha sobre investigación en archivos: El trabajo y la Memoria Obrera; Guadalajara, 27 al 30 de abril de 2009. El texto original fue publicado como "Fuentes documentales para el estudio del mundo del trabajo en el ferrocarril" en Actas de las Jornadas celebradas en el Archivo Histórico Provincial de Guadalajara del 27 al 30 de abril de 2009. Guadalajara, 2011.

1. Introducción

La historiografía económica ha venido demostrando cómo fue el ferrocarril una de las principales industrias en contribuir notablemente a la modernización de nuestro país. Entre sus principales aportaciones destacó la relacionada con el mundo del trabajo, tanto por el volumen de empleo que generó como, sobre todo, por los aspectos cualitativos que comportó.

En efecto, las compañías ferroviarias se convirtieron rápidamente en las empresas con el volumen de empleo más numeroso del país, constituyendo en un breve espacio de tiempo unas plantillas con unas dimensiones totalmente desconocidas en España. Gracias a diferentes trabajos¹, se ha podido reconstruir la evolución cuantitativa del empleo, que, cuando comenzaba el siglo XX, sumaba 50.783 trabajadores, que representaban el 0,68 por ciento de la población activa², el 36,7 por ciento de la rúbrica «transportes y comunicaciones» y el 7,20 por ciento de las «industrias manufactureras». Durante el primer tercio del siglo XX dicha magnitud no dejó de crecer hasta alcanzar en 1930 las 121.945 unidades, que se traducían en un 1,41 por ciento de la población activa, aunque su peso relativo dentro del sector se redujo a los 31,37 puntos, mientras que respecto a las «industrias manufactureras» aumentó ligeramente hasta los 7,55 puntos. Esta posición relativa se mantuvo durante la Autarquía ya que en 1950, cuando el empleo alcanzó su cifra absoluta máxima, suponía el 1,2 por ciento de la población activa y el 3,3 del sector terciario. A partir de entonces empezó a declinar hasta representar en 1999 el 0,2 por ciento de la población activa y el 5,7 del sector transporte. No obstante, su presencia seguía siendo significativa ya que en 1995 la plantilla de RENFE era la tercera más numerosa del país y representaba el 5,7 por ciento del empleo fijo aportado por las 207 empresas con activos superiores a los mil trabajadores³.

Pero además de su dimensión cuantitativa, éste presentaba, asimismo, una dimensión cualitativa inédita, mucho más compleja y, en última instancia, mucho más trascendente que la anterior. Porque, dado que sus características productivas dependían de la implementación de sistemas diferentes, el ferrocarril tuvo que dotarse de un nuevo tipo de organización que fuese capaz de resolver las complejas exigencias que comportaba. Así y aquí surgió la moderna empresa corporativa, que, como explicó Chandler⁴, representó un avance cualitativo de la empresa capitalista. Las explotadoras españolas aplicaron dicho esquema, entre otras razones, porque su dirección administrativa y productiva estaba, mayoritariamente, en manos francesas habida cuenta que su capital social era, también, mayoritariamente de origen galo.

¹ Para este tema resulta imprescindible Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001); Martínez Vara (2003a) y (2006); y Muñoz Rubio (1995).

² Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001), p. 664 y Nicolau (1989), pp. 77 y ss.

³ Para el estudio en la etapa pública, Muñoz Rubio (1995) y (2005).

⁴ Chandler (1977).



2. Fuentes para una aproximación cuantitativa

A pesar de su importancia, frente a los numerosos trabajos que han evaluado la trascendencia de las contribuciones del ferrocarril al desarrollo económico español⁵, contrasta la escasez de estudios dedicados al empleo⁶. Aunque las fuentes se caracterizan por su dispersión, al materializarse en un alto número de tipologías –documentos de archivo, libros y publicaciones, tesis, prensa, folletos, revistas especializadas, etc.–, y atomización, repercutiendo así negativamente en la investigación⁷, las tres grandes compañías privadas españolas –Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces)–, especialmente las dos primeras, generaron un valioso legado documental que propicia las investigaciones sobre la estructura del negocio y sobre sus protagonistas.

La limitación de las fuentes y su poca continuidad se pueden superar cuando se trata de reconstruir históricamente la composición y organización empresarial de las compañías ferroviarias con aportaciones bibliográficas y hemerográficas, especialmente las propiamente de ámbito ferroviario, como son el “Anuario de Ferrocarriles Españoles” de Enrique de la Torre (1893-1935); “Elementos para el estudio del problema ferroviario en España”, trabajo ordenado por Francisco Cambó en 1918, publicado por el Ministerio de Fomento y que toma los datos de las “Memorias” que anualmente publicaban las empresas, a través de las cuales se informaba a los accionistas de las alteraciones experimentadas por cada rúbrica del gasto, resaltando o ensombreciendo los aspectos que en cada momento interesaran a la empresa⁸; y “Antecedentes y datos para el estudio del Problema Ferroviario”, trabajo realizado, bajo la dirección de Peña Boeuf y Pérez Conesa, por la Junta Superior de Ferrocarriles en 1940 y en donde en su tomo IV se anotan las cifras desagregadas por servicios del gasto de personal entre 1929 y 1935. También es interesante en este capítulo las “Statistique Internationale des Chemins de Fer”, publicadas por la Unión Internacional de los Ferrocarriles (UIC), donde se analizan de modo comparativo diferentes compañías y empresas ferroviarias de Europa desde 1928⁹.

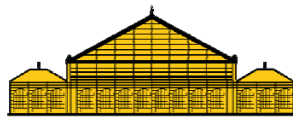
⁵ Tortella Casares (1973); Nadal i Oller (1975); Anes Álvarez (1978); Artola (1978); Tedde de Lorca (1978); Gómez Mendoza (1982); Muñoz Rubio (1995); Comín Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998). Para ampliarlo en Muñoz Rubio y Vidal Olivares (2001).

⁶ Martino de Jugo (1980); Juez Gonzalo (1983, 1992, 1999, 2000, 2001); Ferner (1987, 1990); Ferner y Fina Sanglas (1988); Soto Carmona (1989); Pérez Sánchez (1992); Ortúñez Goicolea (1993 y 1999); y Vidal Olivares (1997, 1999). Y más recientemente, Ballesteros Doncel (1999, 2003); Ballesteros Doncel y Martínez Vara (1999, 2001); Martínez Vara (2001, 2003, 2005, 2006); Cayón García y Muñoz Rubio (2001); Lapastora Hernández *et al.* (2001); Folguera *et al.* (2001, 2003); Plaza Plaza (2004, 2006); Cobos Arteaga y Martínez Vara (2006, 2007); Cayón García y Cuéllar Villar (2006); Gago González (2006); Meana Martínez (2006); Portillo Pérez y Mar Molinero (2006, 2007, 2008); e Ibáñez Fernández (2008).

⁷ Véase Muñoz Rubio y Vidal Olivares (2001).

⁸ Martínez Vara (2003c), p. 108.

⁹ Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) (1928-).



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

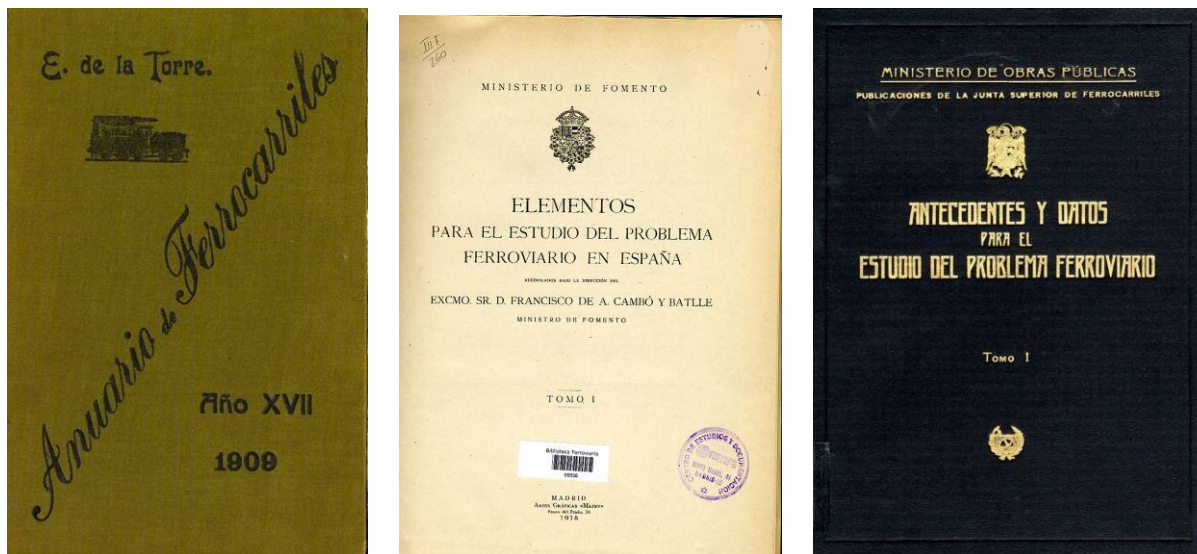


Ilustración 1. “Anuario de Ferrocarriles Españoles”, Enrique de la Torre (1893-1935); *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, Francisco Cambó, (1918); *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, Peña Boeuf y Pérez Conesa, Junta Superior de Ferrocarriles (1940).

De manera concreta, para MZA, entre las fuentes primarias del Archivo Histórico Ferroviario (AHF) del Museo del Ferrocarril de Madrid, resulta imprescindible la consulta, en primer lugar, de los 272 “Libros de Presupuestos” (1910-1936)¹⁰, que, además de la información contable que recopilan, se cerraban con resúmenes que sirvieron para confeccionar, entre 1915 y 1936, un libro anual independiente¹¹ que recogía estimaciones sobre el número y los gastos previsibles del personal fuera de las plantillas, suplementarios y temporeros en general. En segundo lugar, MZA elaboró unos informes anuales que, bajo la denominación “Ventajas diversas de que disfruta el personal de los diferentes Servicios. Evaluación del gasto que suponen para la Compañía y del beneficio que significan para el personal”¹² (en adelante Ventajas), incluían el importe de los haberes retribuidos a los trabajadores.

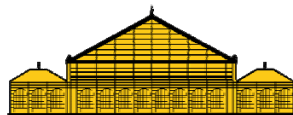
Aunque en Norte se ha conservado un número menor de “Libros de Presupuestos” (1916-1920)¹³, ello se compensa con la obra “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1859-1939). Historia, Actuación, Ingresos, Gastos y Balance”, publicada en 1940 por la propia explotadora y prologada por su último director, J. Marquina, quien fue, asimismo, su redactor principal en estrecha colaboración con el ingeniero P. Aza y Díaz. En ella se ofrecen interesantes datos que cubren de forma homogénea, continuada y sin lagunas la evolución de los gastos de personal. En el segundo de sus dos volúmenes se añadieron, para el periodo de 1906-1935, datos de número de agentes en activo, lo “pagado por todos los conceptos”,

¹⁰ AHF, L-0045 a L-0195 y AHF, L-0798 a L-0809, (años 1910-1935) Libros de Presupuestos de la Red Antigua; AHF, L-0196 a L-0257 y AHF, L-0810 a L-0815, (años 1912-1935) Libros de Presupuestos de la Red Catalana; AHF L-0258 a L-0268, (año 1936) Libro de Presupuestos de la Red Antigua y Red Catalana (11 tomos) y AHF, L-0278 a L-0283 y AHF, L-0816 a L-0820, (años 1919, 1921, 1927-1934, 1936) Libros de notas anexas a los presupuestos.

¹¹ AHF, L-0269 a L-0277 y AHF, L-0790 a L-0797, (años 1919-1935) Libros de resúmenes de los Presupuestos de la Red Antigua y Red Catalana.

¹² AHF, S-0186-036 (año 1913); AHF, S-0053-033 (años 1915-1921); AHF, S-0054-034 (años 1922-1929); AHF, S-0055-045 (años 1930-1932); AHF, VA-0306-006 (años 1925-1928 y 1931-1932); AHF, W-0112-004 (años 1933-1935) y AHF, W-0112-006 “Recopilación de Ventajas del personal de distintas compañías en el ejercicio 1940”.

¹³ AHF, W-0052-004 (años 1916-1917) y AHF, W-0043-002 (año 1917); AHF, W-0043-003 (año 1918); AHF, W-0043-004 (año 1919); AHF, W-0043-005 (año 1920).



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

número de jubilados y el importe de las pensiones¹⁴. Además, en 1916 la empresa publicó “Compañía del Norte y su personal: datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto el Problema Ferroviario”, articulado en apartados referentes a instituciones de carácter benéfico-social; mejoras introducidas en la remuneración y trato del personal; situación de los empleados y obreros de la compañía, y su comparación con la de los funcionarios públicos y los dependientes y obreros de otras industrias; reparto de los productos entre el personal; y el estado y los accionistas¹⁵.

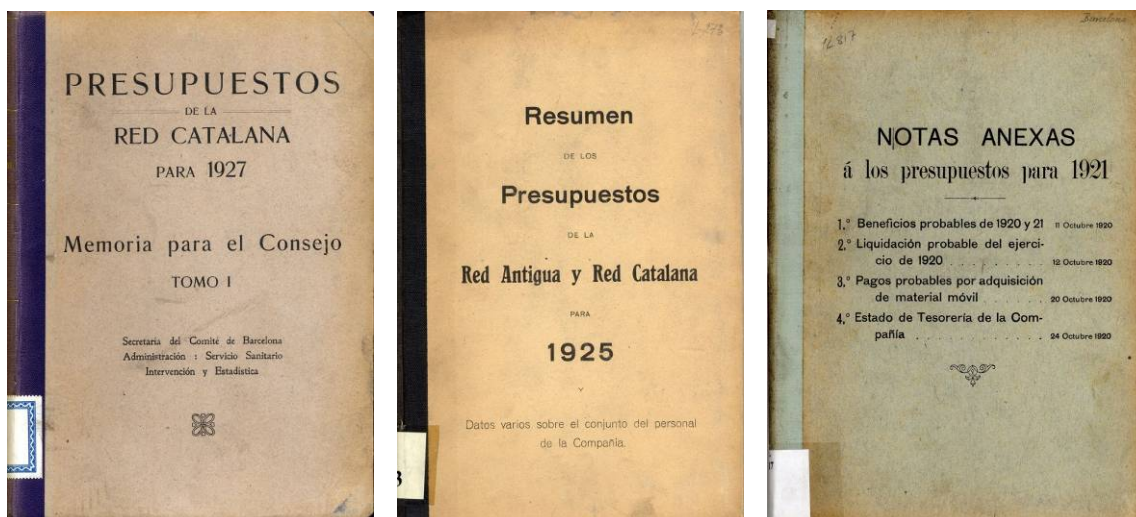


Ilustración 2. Libros de Presupuestos de las antiguas compañías ferroviarias. AHF. MFM

Para esta misma compañía, entre las fuentes primarias, se conservan cinco expedientes sobre la creación de los cuadros de personal entre 1900 y 1907¹⁶, otros cinco sobre la situación numérica del personal entre 1921 y 1928¹⁷ y otro expediente que alude a las escalas y baremos de sueldos de personal, donde se dedica una especial atención a los aumentos de sueldos y estudio de quinquenios¹⁸. Finalmente, se cuenta con un conjunto de expedientes que comparan entre sí a las principales compañías privadas ferroviarias¹⁹.

Del resto de las compañías se conserva menos documentación, resultando la disponible, además, escasa, fragmentaria y discontinua. En las series de “El Problema Ferroviario²⁰” y de la “Secretaría General de la Dirección de MZA²¹” encontramos información sobre el importe de las mejoras que se podían conceder al personal de las Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, Norte y Andaluces (1920)²² o correspondencia y recortes de

¹⁴ Martínez Vara (2003a).

¹⁵ AHF, S-0050-016.

¹⁶ AHF, E-0118-001 a AHF, E-0118-005.

¹⁷ AHF, E-0117-002 a AHF, E-0117-006.

¹⁸ AHF, W-0133-002.

¹⁹ En AHF, W-0046-008 el informe comparativo –clasificado según categorías– del número y los salarios de los trabajadores de Norte y MZA de 1913, donde se incluyen las relaciones numéricas del personal de plantilla y de los jornaleros fijos de ambas; y AHF, P-0003-027, una relación de datos MZA sobre ingresos, gastos, cargas, carbón y personal, incluida en la serie documental “El Problema Ferroviario”.

²⁰ El Problema Ferroviario [Inventario] (1981).

²¹ Compañía MZA [Inventario] (1981).

²² AHF, P-0058-041.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

prensa sobre las peticiones económicas y sociales de los agentes de las compañías MZA, Norte, Andaluces y MCP (1916-1921)²³.

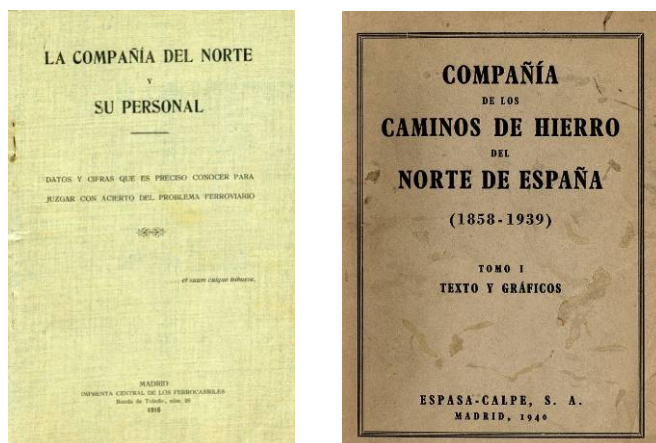


Ilustración 3. *La Compañía del Norte y su personal: datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto el Problema Ferroviario* (1916). *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1859-1939). Historia, Actuación, Ingresos, Gastos y Balance*, dir. J. Marquina (1940).

Para conocer cómo era el trabajo ferroviario, debemos partir de la estructura *chandleriana* de estas empresas, es decir, de que se conformaban por una distribución jerarquizada en la cual el presidente y el consejo de administración se encontraban en la cúspide, mientras la base se hacía cada vez más ancha según se distribuían y subdividían las competencias. Del consejo de administración y del presidente dependía el gerente o director general, y éste, a su vez, tenía responsabilidad sobre los jefes de sección, que disponían de un variado número de trabajadores a su servicio.

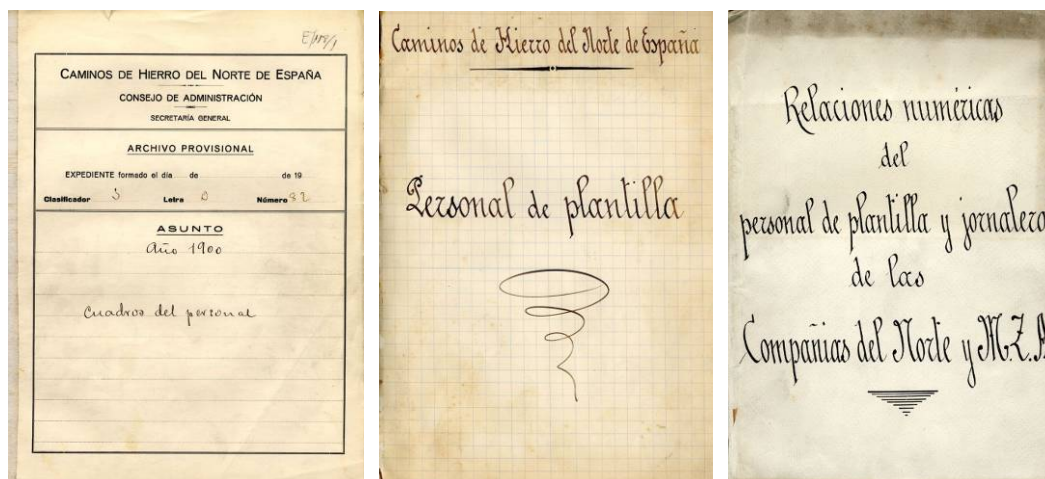
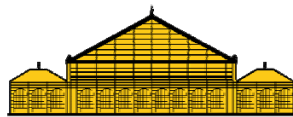


Ilustración 4. *Norte. Creación de los cuadros de personal* (1900-1907). Sign. AHF.MFM- E-0118-1/5. *Norte. Situación numérica del personal* (1921-1928). AHF.MFM- E-0117-2/6. *Relaciones numéricas comparativa de MZA y Norte* (1913). Sign. AHF.MFM- W-0046-8.

Desde el punto de vista de la gestión, el elemento clave de esta estructura empresarial eran los directivos, quienes mantuvieron una alta movilidad en sus puestos y frecuentes cambios entre compañías, teniendo siempre como objetivo alcanzar los puestos de mayor prestigio en las

²³ AHF, S-0185-035.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

principales compañías del país²⁴. A finales del siglo XIX hubo un progresivo aumento del accionariado español dejando sentir un creciente interés por el reclutamiento de altos ejecutivos hispanos con preferencia a los extranjeros. Para este tema resultan valiosos los libros de actas de los consejos de administración, la documentación relativa a las juntas de accionistas y los expedientes de altos cargos de Norte custodiados en el AHF²⁵. Incluidos en la serie de la “Secretaría General de la Dirección Norte” están los 128 expedientes sobre personal de altos cargos donde se hace referencia a los nombramientos, dimisiones, ceses y fallecimientos de los administradores de esta compañía entre 1859 y 1937. Vidal Olivares analizó las características y la evolución de los directivos de esta compañía a través de 33 expedientes, donde se recoge información de los cargos ocupados en el escalafón de personal, formación, procedencia u ocupaciones anteriores -si las hubiere-, salarios, jubilación y, ocasionalmente, correspondencia entre los diversos comités de la compañía en torno a nombramientos y ascensos²⁶. Para MZA existen en la serie “Secretaría General” más de 20 expedientes, que, aunque con menor información que los de Norte, también aluden a los nombramientos, dimisiones y ceses de altos cargos. De la etapa RENFE se conservan los expedientes personales de la “Secretaría del Consejo de Administración” desde sus inicios hasta los años setenta del siglo XX²⁷.

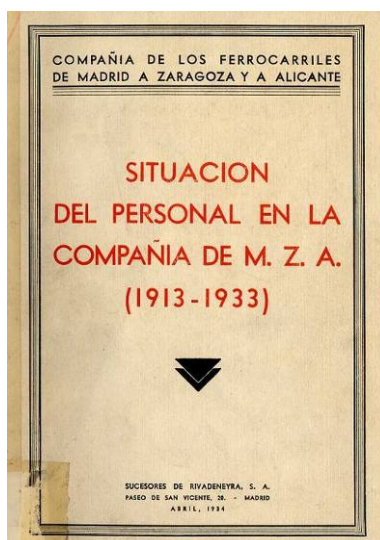


Ilustración 5. *Situación del personal en la Compañía MZA (1913-1933)*, Suc. de Rivadeneyra, Madrid (1934).

Pero el grueso del empleo se constituía, lógicamente, por las profesiones comunes. De hecho, el ferrocarril se formaba por un número muy alto de profesiones específicamente ferroviarias como eran maquinistas, fogoneros, guardafrenos, etc.²⁸, pero también por un número muy

²⁴ Cuéllar Villar (2003), pp. 292-293.

²⁵ También en el Archivo del Ministerio de Hacienda se conservan libros de actas y de juntas de accionistas de diferentes compañías privadas.

²⁶ Vidal Olivares (1997), pp. 72 y ss.

²⁷ En la Biblioteca Ferroviaria se conservan las “Plantillas de Personal” publicadas por RENFE desde 1945 a 1962, Signatura BF, MR 11.

²⁸ Cuantificando los trabajadores de las antiguas compañías por sexos, el 94 por 100 eran varones, mientras que las mujeres sólo estaban ocupadas en trabajos de limpieza; había algunas, muy pocas, en las secciones de guarnecidos trabajando como costureras, y como guardabarreras, puesto de trabajo en que cada vez estuvieron más representadas, seguramente porque su jornal era considerablemente más reducido. En 1931, el personal



dispar de profesiones industriales. A ello nos podemos aproximar a través de diferente documentación como son las circulares, instrucciones y expedientes de cada uno de los trabajadores²⁹.

3. Fuentes para conocer las relaciones laborales

Otra cuestión que debemos abordar para desarrollar el análisis presente son las relaciones laborales surgidas en estas empresas. Tal como planteó Martínez Vara, para ello resulta clave comprender que las empresas ferroviarias, siguiendo a las americanas y europeas, tuvieron que optar, para manejar el complejo factor productivo que suponía el trabajo, por la lógica de los mercados internos³⁰. Este sistema les facilitaba el control de los trabajadores mediante la implantación de sistemas de vigilancia y retención de aquellos oficios que eran exclusivamente ferroviarios, que formaban el empleo junto a oficios claramente vinculados al sector primario y a otros oficios industriales³¹.

Las dos grandes explotadoras españolas buscaron con este sistema mixto, que se fundamentaba en la aplicación de una disciplina laboral casi militar, que los trabajadores perdiesen su subjetivismo, circunstancia que resultaba más perfecta en la medida que no hubiera actividad sindical. Pero muy rápido se hizo patente que dichas relaciones laborales no eran suficiente para evitar el conflicto laboral, por lo que tuvieron que desarrollar mecanismos complementarios como fueron una oferta de trabajo ventajosa para los trabajadores respecto a la ofrecida por la competencia y el establecimiento de innovadores y sofisticados programas de bienestar industrial, que se agrupaban en complementos salariales –viviendas, economato, etc.³²– y en sistemas de prevención salarial –seguros de enfermedad, pensiones, etc.–. Tanto lo primero como lo segundo tuvieron aplicaciones desiguales según el colectivo que formaba el empleo ferroviario.

La consulta de las actas de los libros de los consejos de administración de las dos grandes empresas ferroviarias de vía ancha permite seguir la política de personal que aplicaban estas compañías. De la misma manera localizamos informes y directrices en las reuniones de los libros de actas de los diferentes comités de estas compañías, tales como los comités de dirección, consejos directivos, y comités de Madrid, Barcelona y París. En muchos casos estas fuentes son el punto de arranque en la investigación del mundo laboral ferroviario.

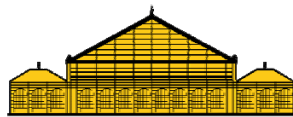
femenino de MZA era de 2.052 trabajadoras, de las que 1.794 (un 87 por 100) eran guardabarreras o "guardesas".

²⁹ Existe información de casi 64.000 expedientes de personal del Servicio de Vía y Obras de diferentes compañías privadas, que tras la nacionalización pasaron a formar parte de la plantilla de RENFE. Además de tres libros de fichas de personal de los talleres de Norte y MZA. Véase Portillo Pérez, Mar Molinero y Martínez Vara (2006).

³⁰ En Doeringer y Piore (1985) se hace un análisis de esta cuestión.

³¹ Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001c), pp. 53-63.

³² Martínez Vara (2003b).



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

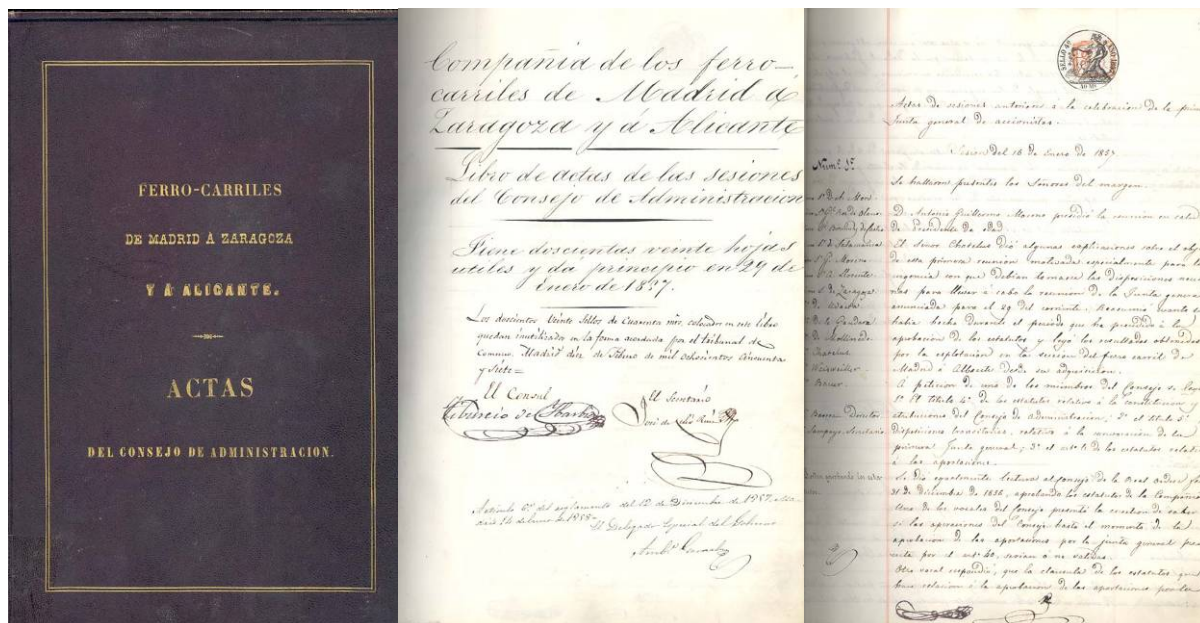


Ilustración 6. Libro de Actas del Consejo de Administración de la Compañía MZA. Sesión nº 1 de 16 de enero de 1857. Sign. AHF.MFM- L-0373.

En la Biblioteca Ferroviaria también existe numerosa documentación para abordar este tema, como la obra de Martín-Gamero que en 1891 publicó “Constitución y organización de las compañías de ferrocarriles y carácter jurídico, condiciones y relaciones de sus empleados”³³, donde varios de sus capítulos versaban sobre las condiciones de los empleados de las compañías de ferrocarril, el presente y porvenir de los mismos, su carácter jurídico y las relaciones con las compañías, con las autoridades y con el público. En este sentido, en 1912 apareció una obra con el título “Instituciones establecidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en favor de su personal y mejoras que ha concedido al mismo en los últimos años”³⁴. En 1931, la Compañía del Norte publica un informe con el título “Alcance de las peticiones del personal ferroviario en relación con la compañía del Norte y datos referentes a la situación económica de ésta”³⁵. Siendo también interesante destacar el documento publicado por MZA “La cuestión del personal ferroviario: resumen de lo actuado desde que se planteó el problema hasta el momento presente”, de noviembre de 1931³⁶.

A continuación, organizadas por compañías y profesiones, se reseñan esquemáticamente algunas de las interesantes publicaciones que conserva la Biblioteca Ferroviaria para el estudio del personal de las antiguas compañías. Compañía del Norte³⁷: jefes de estación (1882), conservación y vigilancia de vía (1885), meritorios de estaciones (1907), guarda-agujas (1910) y (1938), lampareros y vigilantes del pequeño material (1915), personal administrativo (1918), conductores y guardafrenos (1927), guardas-jurados (1927), agentes técnicos de comunicaciones eléctricas (1928); Oeste³⁸: revisores en ruta (1929), maquinistas y fogoneros, brigadas de Vía y Obras y personal administrativo (1929), mozos del exterior de

³³ Martín-Gamero (1891).

³⁴ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1912).

³⁵ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1931).

³⁶ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1931).

³⁷ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1882), (1885), (1907), (1910), (1915), (1918), (1927), (1928) y (1938).

³⁸ Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1929) y (1933).



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

las estaciones (1933); MCP³⁹: mozos del exterior de las estaciones (1927); MZA⁴⁰: empleados de las estaciones y trenes (1884)⁴¹, maquinistas (1902), agentes de movimiento en las estaciones (1914), conductores de trenes (1917), revisores de billetes (1925), personal de trenes (1925)⁴², guardias jurados (1934), personal inferior de conservación y vigilancia de la vía (1940); TBF⁴³: agentes comerciales (1876), inspectores de movimiento (1876), servicio de construcción (1876), guardagujas (1881), maquinistas y fogoneros (1887), conductores de trenes (1887), policía y vigilancia de vía (1887), revisores de billetes (1887), guarda agujas (1881) y (1887); Ferrocarril de Alcoy a Gandía⁴⁴: brigadas de vía y obras (1892), maquinistas y fogoneros (1892); Ferrocarril de Tarragona a Martorell y Barcelona⁴⁵: agentes comerciales (1872); Ferrocarril de Córdoba a Málaga⁴⁶: guarda-agujas (1863).

No obstante, en la etapa inicial, la inexistencia de un reglamento general de derechos y obligaciones de los trabajadores ferroviarios obligó a las compañías a regirse por diferentes normativas que iban publicando a través de circulares, órdenes de servicio, órdenes generales, órdenes de dirección, etc.⁴⁷ Éstas fueron el impulso de la organización del trabajo de este medio de transporte, determinando las competencias en los numerosos asuntos que tienen relación con el trabajo y repercutiendo, evidentemente, en la producción documental y, por ende, en la documentación que es conservada en el AHF.



Ilustración 7. Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877. Se colgaba en los vestíbulos de las estaciones. MFM. IG-5729.

³⁹ Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España (1927).

⁴⁰ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1902), (1914), (1917), (1925), (1934) y (1940).

⁴¹ Muñoz Mosquera (1884).

⁴² Sanz del Val (1925).

⁴³ Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y a Francia (1876), (1881) y (1887)

⁴⁴ Compañía del Ferrocarril de Alcoy a Gandía y Puerto de Gandía (1892).

⁴⁵ Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Martorell y Barcelona (1872).

⁴⁶ Ferro-carril de Córdoba a Málaga (1863).

⁴⁷ El alcance de las circulares era comunicar una información puntual, las órdenes de servicio general regulaban actuaciones válidas para toda la compañía, mientras que las órdenes de servicio se aplicaban a la organización interna de aquél que las emite. Citado en Ballesteros Doncel y Martínez Vara (1999).

Las principales empresas ferroviarias de vía ancha fueron desarrollando diversas normativas sobre cuestiones laborales. José Gil y Montaña en 1850 publicaría la “Guía práctica de los empleados de administración de caminos de hierro, por (...), delegado de la Administración General del Ferrocarril de Barcelona a Mataró”⁴⁸ y la también primigenia empresa del Ferrocarril de Aranjuez en 1851 editó una instrucción para las brigadas de obreros encargadas de conservación de la vía⁴⁹. En 1860 MZA editó una instrucción similar para los guarda-vías de día y de noche y para los obreros de la vía⁵⁰, aunque poco antes se había publicado el “Manual de los empleados de ferro-carriles en estado de explotación [sic]”.

En 1862 el Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz sacaba su “Instrucción para los guardas”⁵¹, con normas de carácter interno para el buen funcionamiento de la actividad de estos empleados, incluyendo el extracto del reglamento para la ejecución de la ley de 14 de noviembre de 1855 sobre la policía de los ferrocarriles. En 1866 la Compañía de Barcelona a Francia por Figueras publicó su “Reglamento general núm. 6: Admisión de empleados”⁵².

Esta cuestión debió alcanzar tal complejidad que obligó a MZA en 1862 a recopilar en una única edición las disposiciones, órdenes, circulares e instrucciones emitidas por las compañías hasta ese momento, tratando asuntos como: títulos de transporte, retenciones judiciales, trabajos a destajo, uniformes, etc.⁵³ Por su parte, Norte contará, desde 1878, con la “Instrucción General número 2 sobre el personal”⁵⁴, donde establecía dos tipos de personal estable –de plantilla y a jornal– y, tras unas cláusulas generales sobre el comportamiento de los empleados, establecía, a lo largo de 174 artículos, los derechos y obligaciones de sus trabajadores mediante la regulación de las condiciones de admisión, sus derechos y deberes económicos, recompensas y castigos, gratificaciones, fianzas, embargos, indemnizaciones y gastos de viaje o residencia, y normas básicas para la creación de las cajas de previsión y retiro. El documento finalizaba con un anexo sobre los tipos de uniforme adoptados para cada categoría laboral. Los contenidos de esta instrucción se reditaron con exiguas modificaciones en 1920.

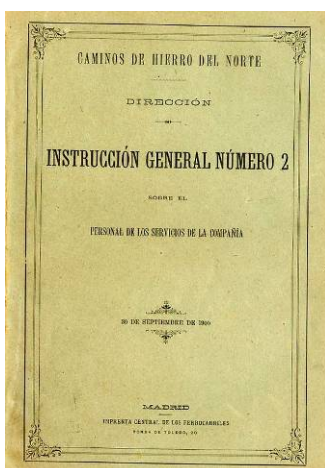


Ilustración 8. Norte. *Instrucción General número 2 sobre el personal de los servicios de la compañía* (1900).

⁴⁸ Gil y Montaña (1850).

⁴⁹ Ferro-carril de Aranjuez (1851).

⁵⁰ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1860).

⁵¹ Ferro-carril de Ciudad Real a Badajoz (1862).

⁵² Compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras (1866).

⁵³ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1862).

⁵⁴ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1878, 1891 y 1900). Véase además: Armenta (1915)



De la Compañía MCP y del Oeste de España sabemos que, desde 1901, contaba con el “Reglamento General nº 4 de Personal”⁵⁵ y que la Compañía de Argamasilla a Tomelloso publicó el Reglamento para sus empleados en 1919⁵⁶, la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca con la “Instrucción general núm. 2”⁵⁷ desde 1923, dedicada, fundamentalmente, a temas de personal tales como las horas de servicio, concursos, primas, vestuarios y uniformes, servicio sanitario, etc. Asimismo, la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España publicó en 1909 la “Orden General nº 3”⁵⁸ referida a personal, donde clasificaba a su personal entre empleados de plantilla, cuya adscripción era fija y tenían un sueldo anual; empleados temporales, contratados por períodos cortos de tiempo; y operarios, que, también, eran considerados como eventuales y que no se consideraban en las plantillas –y, por tanto, tampoco en las estadísticas elaboradas por la compañía–.

La nacionalización de las compañías privadas ferroviarias en 1941 y la incorporación automática a sus trabajadores a RENFE llevó aparejada la aparición de importantes desequilibrios organizativos como consecuencia de las múltiples categorías y especialidades heredadas de las empresas de referencia. La organización del trabajo para nueva empresa ferroviaria tuvo como embrión la reglamentación provisional de 1942, elaborada a partir de la Ley sobre Reglamentaciones del Trabajo de 16 de octubre de 1942, no siendo aprobada en su concepción definitiva hasta dos años más tarde⁵⁹. Esta disposición, siguiendo el criterio de verticalidad, integró en una unidad a todos los trabajadores con la excepción de aquellos que realizaban funciones de alta dirección, los miembros del consejo, aquellos que intervinieran en la compañía bajo su condición de funcionarios públicos y el personal técnico facultativo. De hecho, hasta 1984 no serían incluidos en los convenios colectivos de la compañía los por entonces 1.500 directivos de la misma, una exigencia que venían reivindicando los sindicatos desde la firma del primer convenio colectivo en 1978.

Junto a estas fuentes, la investigación de las relaciones laborales del mundo ferroviario se debe abordar con las reiteradas memorias anuales de los consejos de administración, donde se dedica a este asunto un espacio central, reproduciendo en sus apéndices cualquier tipo de texto –instancias, propuestas, decretos, leyes y circulares internas– que los gerentes consideraron de interés. Lo mismo es extensible al citado “Anuario de Ferrocarriles” de La Torre y a las monografías de Cambó y de Peña Boeuf y Pérez Conesa. Igualmente, el estudio de las disposiciones y normativas de las antiguas compañías ferroviarias puede ampliarse con los múltiples expedientes que, principalmente, se recogen en las series documentales de la “Secretaría General de MZA” y de “El Problema Ferroviario”⁶⁰.

⁵⁵ Citado por Juez Gonzalo (2000), p. 24.

⁵⁶ Compañía del Ferrocarril de Argamasilla-Tomelloso (1919).

⁵⁷ Compañía del Ferro-carril de Medina del Campo a Salamanca (1923).

⁵⁸ Citado por Cuéllar Villar (2003), p. 295.

⁵⁹ Ley por la que se establecen normas para regular la elaboración de las reglamentaciones de trabajo. Boletín Oficial del Estado núm. 296, de 23/10/1942, pp. 8462 a 8465. Orden por la que se aprueba la Reglamentación Nacional del Trabajo en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). Boletín Oficial del Estado núm. 14, de 14/01/1945, pp. 490.

⁶⁰ En la Biblioteca Ferroviaria de la FFE, se conserva la colección bibliográfica más completa sobre disposiciones y normativas ferroviarias, consultable a través del portal: <www.docutren.com>



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

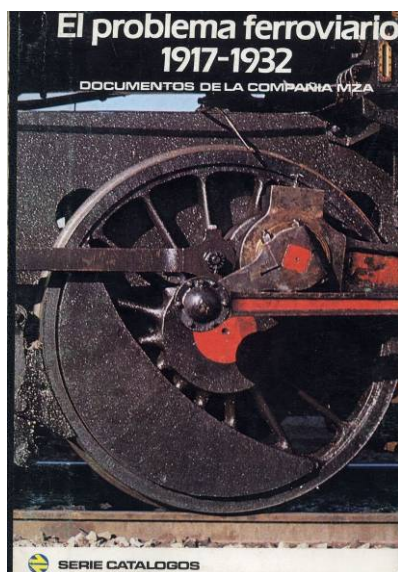


Ilustración 9. “El problema ferroviario: 1917-1932. Documentos de la Compañía MZA. [Inventario en papel] (1981). AHF.MFM.

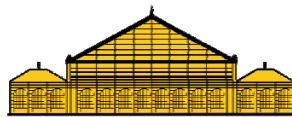
No cabe duda que el aspecto más significativo de las relaciones laborales lo constituyen las rentas, que, durante este período y en este contexto, debemos subdividir, a su vez, entre monetarias y no monetarias. Sobre las rentas monetarias, a pesar de su importancia, no son, precisamente, abundantes los estudios realizados, destacando los llevados a cabo por Martínez Vara para la etapa privada, y Ferner y Fina y Muñoz para la pública, o el específico trabajo de Ballesteros sobre el Servicio de Vía y Obras de MZA⁶¹. Paradójicamente, contamos con una información más rica para la primera etapa ya que esta cuestión se convirtió en un tema central de la historiografía ferroviaria. Porque, efectivamente, las compañías se negaron a conceder incrementos salariales ya que llegaron a la conclusión de que eran las que mejor retribuían a sus trabajadores. Pero como los movimientos huelguistas suponían una desestabilización del régimen político, los gobiernos de turno fueron obligándolas a asumir dichas mejoras, lo que, dejando al margen el tema específico en sí, generó una valiosa documentación sobre esta cuestión.

Sobre la amplia gama de cuestiones que conformar este elemento cabe señalar que en las “Ventajas” se recopilan una ingente cantidad de información sobre las instituciones de carácter benéfico y de previsión establecidas en favor de los trabajadores⁶². En la “Situación del personal en la Compañía de MZA (1913-1933)⁶³”, dedicada enteramente al personal y

⁶¹ Ferner y Fina (1988); Martínez Vara (2003a) y (2006); Muñoz Rubio (2005), y Ballesteros (2009).

⁶² Establecidas en tres grupos, como eran, en primer lugar, el Economato, las pensiones, los socorros, los abonos de haberes durante las enfermedades comunes o accidentes de trabajo, las gratificaciones a los agentes de poco sueldo y de familia numerosa, los gastos de medicinas y botica, los médicos, vestuario, las escuelas de ferrocarril y los anticipos gratuitos. En segundo grupo, nos encontramos con información referida a cuestiones como los descansos y Licencias anuales remuneradas, las generales, las gratificaciones por trabajos extraordinarios, premios por actos meritorios, primas por diferentes causas, sobresueldos abonados por desempeño de cargos de mayor categoría, gratificación de aguinaldo a los ordenanzas por Navidad, contribuciones a los médicos, abogados y arquitectos, indemnizaciones por alquiler de casa, beneficios por trabajos a destajo, indemnizaciones por cambio de residencia, e indemnizaciones por gastos de ausencia de su residencia. Y, finalmente, se hace referencia a otras ventajas de que disfrutaban los agentes como eran las viviendas gratuitas, los dormitorios, los billetes o diversas cuestiones (leña de las traviesas a precios reducidos, alumbrado, uso gratuito de balneario de Alhama de Aragón y conducción gratuita de algunos comestibles, entre otras).

⁶³ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1934).



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

publicada por la empresa en 1934 con el objeto de analizar la evolución de las condiciones salariales para defender con datos incontestables la buena situación que, en relación con el resto de los trabajadores, habían venido disfrutando sus agentes, se recopilan todas las normativas referentes a las mejoras del personal concedidas entre 1916 a 1933⁶⁴.

VENTAJAS DIVERSAS DISFRUTADAS EN EL AÑO 1.940 POR EL PERSONAL DE LAS ZONAS NORTE, M.Z.A. Y OESTE-ANDALUCES DE LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

CONCEPTOS	IMPORTE EN PESETAS, POR ZONAS			
	NORTE (a)	M.Z.A. (b)	OESTE-ANDALUCES (c)	TOTAL (a+b+c)
1.- ECONOMATO	541.989	424.088	149.335	1.115.412
2.- PENSIONES	12.335.067	11.867.077	4.445.611	28.647.755
3.- SACORROS	500.547	224.677	192.937	918.161
4.- MEDICO Y FARMACIA Y ABONO DE HABERES A ENFERMOS	2.392.340	3.782.503	1.581.795	7.756.638
5.- VESTUARIO	221.425	63.919	55.362	340.706
6.- ASISTENCIA SOCIAL (Escuelas, bibliotecas, subvenciones, etc.)	166.843	433.181	---	600.024
7.- GRATIFICACIONES DIVERSAS (semestrales; actos meritorios; por Navidad a Ordenanzas y de diversa índole)	2.671.183	1.007.897	2.768.715	6.447.795
8.- INDEMNIZACIONES (Alquiler casa; cambio residencia; etc.)	724.675	422.974	963.192	2.110.841
9.- VIVIENDAS Y DORMITORIOS	913.554	2.977.500	1.202.620	5.093.674
10.- BILLETES	12.000.000	9.728.277	---	21.728.277
TOTALES	32.467.623	30.932.093	11.359.567	74.759.283

Ilustración 10. Ventajas disfrutadas por el personal de Norte, MZA y Oeste-Andaluces (1940).
Sign. AHF.MFM- W_0112_6-1.

La documentación conservada para estudiar lo referente al resto de las rentas no monetarias resulta singularmente dispersa. Sin ánimo de ser exhaustivos, debemos comenzar destacando, por ejemplo, que la “Instrucción número 2 de Norte” regulaba, en su capítulo XII, la disponibilidad de las habitaciones en las estaciones para los jefes de depósito y de reserva. De MZA no se conservan normas sobre esta materia, pero, sin embargo, se pueden hallar en las diferentes series documentales de “Vía y Obras” infinidad de proyectos relativos a la construcción de edificios de viviendas de empleados, que, en muchos casos, llevaban asociados la construcción de capillas-iglesias, escuelas e, incluso, viviendas para los maestros.

Sobre el servicio sanitario de las compañías, MZA recopiló en el “Extracto de las órdenes y circulares que se citan en el reglamento de los Servicios Sanitarios, aprobado por la Dirección General de Sanidad el 29 de mayo de 1926. Reglamento Sanitario de Vías férreas de 6 de julio 1925”⁶⁵, ese mismo año MZA publica un folleto sobre las secciones médicas de la denominada Red Antigua, incluso, existe breves trabajos sobre temas médicos y sanitarios de interés para las empresas ferroviarias “El paludismo en la Red de la Compañía” o “Instrucciones sobre la naturaleza del cólera morbo asiático”⁶⁶. Norte en su “Instrucción general numero 3 sobre el servicio sanitario de la Compañía”⁶⁷ daba cuenta de este servicio, incluyendo anexos con cuadros de las acciones sanitarias de la red; nombres y residencias de los médicos y farmacéuticos. Y las compañías de Oeste, Tarragona a Barcelona y a Francia

⁶⁴ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1912) y Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1912).

⁶⁵ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1928).

⁶⁶ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1911) (1926) y (1936).

⁶⁷ Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1900) y (1919).



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

(TBF), Central de Aragón y del Ferrocarril de Córdoba a Málaga contaban con reglamentos para sus servicios sanitarios⁶⁸.



Ilustración 11. MZA. *Extracto de las órdenes y circulares... Reglamento de los Servicios Sanitarios... Reglamento Sanitario de vías férreas* (1928). MZA. *Reglamento de los Servicios Sanitarios aprobado por la Dirección General de Sanidad* (1926).

En la valiosa fuente que constituye los expedientes de Vía y Obras se pueden consultar las construcciones destinadas a las propias estaciones, que también denominaban “botiquines de las estaciones”. Son significativos el expediente de 1915 relativo al procedimiento, estado, coste y relación de botiquines precisos según las estaciones, donde se incluye, además de modelos de inventarios de medicamentos, los artículos nº 28, 30, 32 y 37 sobre el “Reglamento para el Servicio Sanitario”⁶⁹ y el expediente dedicado al seguro obligatorio de maternidad⁷⁰.

Para avanzar en el estudio de las condiciones específicas de trabajo es necesario consultar los expedientes relacionados con el personal que se incluyen en la serie de la “Secretaría General de MZA”. Aunque si bien la mayoría de la documentación se refiere lógicamente a MZA, la dirección de la empresa estaba muy interesada en conocer las condiciones laborales de otras compañías ferroviarias, razón por la cual se han conservado numerosa información de estas⁷¹. Sobre ascensos y remplazos a categoría superior se cabe destacar las “Reglas provisionales sobre el ingreso y ascensos del personal de la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP)⁷²” de 1919; y para MZA las “Reglas y condiciones para el ingreso y ascenso de personal”⁷³, los “Cuadros e informes sobre ascensos”⁷⁴ y los “Datos, peticiones y nombramientos de ascensos”⁷⁵. Numerosas publicaciones están dedicadas a la formación para

⁶⁸ Arró y Triay (1892); Ferro-carril de Córdoba a Málaga (1863); Compañía del Ferrocarril Central de Aragón (1926); Compañía de los ferrocarriles del Oeste de España (1929). Véase AHF, D-0517-008, sobre el reglamento de los Servicios sanitarios de MZA.

⁶⁹ AHF, S-0067-008.

⁷⁰ AHF, S-0055-066.

⁷¹ AHF, S-0050-016. Expediente relativo a los estatutos de personal de varias compañías extranjeras y españolas de ferrocarriles (1912-1922).

⁷² AHF, S-0227-006.

⁷³ AHF, S-0049-004 y Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1917).

⁷⁴ AHF, S-0056-054.

⁷⁵ AHF, S-0146-025; AHF, S-0248-008; AHF, S-0250-003; AHF, T-0368-001 y AHF, V-0068-009.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

la superación de las pruebas y exámenes de acceso a profesiones ferroviarias en distintas compañías⁷⁶. Profesiones como la de lampero, maquinista, mozos de tren, mozo de agujas, inspector de coordinación o jefe de estación, entre otros⁷⁷.

Sobre la cuestión de jornadas, descansos y fiestas existe en el AHF una información muy jugosa dentro de la serie “El Problema Ferroviario”, sobre todo para realizar un estudio detallado sobre la aplicación en 1919 de la jornada de ocho horas⁷⁸. Sobre el tema nos encontramos, además, con “Estudios sobre las mejoras y la aplicación de la jornada de ocho horas, la implantación de la jornada de trabajo de ocho horas y al pago de las horas extraordinarias devengadas por el exceso de jornada”⁷⁹, y otros estudios y reivindicaciones sobre la aplicación de la jornada de ocho horas⁸⁰, como el publicado por el Instituto de Reformas Sociales en 1922, dedicado a la adaptación de las ocho horas a los servicios ferroviarios⁸¹.

La aplicación de la ley de descanso dominical también tuvo su reflejo en la documentación generada por las compañías⁸². La “Orden de Dirección de MZA nº 196” sobre descansos con percepción de haberes y reclamaciones al Instituto de Reformas Sociales sobre incumplimiento de ésta se manifiesta en la evaluación de subida del gasto que supone a las compañías estas mejoras⁸³. Las compañías reglamentarán todo el asunto de licencias o permisos anuales, fiestas o descansos periódicos y enfermedades⁸⁴; y se recopilan las diferentes disposiciones sobre el descanso de las brigadas en la fiesta de la Segunda República y del 1º de mayo⁸⁵.

Para abordar el tema de los traslados podemos consultar las diferentes órdenes de dirección de las compañías y los expedientes que informan sobre las concesiones de indemnizaciones al personal por traslado de residencia. En la serie “Servicio de Títulos de la Red Catalana de MZA” encontramos expedientes sobre bajas, relaciones de personal y sueldos, traslados del personal o sobre nombramientos, permutas, traslados y bajas⁸⁶. Sobre las licencias, excedencias y bajas también se puede realizar un estudio incorporando como fuente las diferentes normativas y reglamentos del personal. Y para Norte contamos con expedientes sobre las “licencias de más de 20 días concedidas al personal por la Dirección”⁸⁷.

Interesa para MZA el “Informe sobre el proceso de concesión de mejoras en los haberes y de la gratificación de una mensualidad (1916-1925)”⁸⁸, los “Acuerdos y distribución de

⁷⁶ Rojo Segura (193?).

⁷⁷ Contestaciones (193?).

⁷⁸ Véase para este tema: Imedio Díaz (1928-1929).

⁷⁹ AHF, D-0386-001 y AHF, D-0387-001.

⁸⁰ AHF, P-0058-036; AHF, P-0066-102; AHF, P-0070-132; AHF, P-0070-133; AHF, P-0076-177; AHF, P-0126-267; AHF, P-0126-268; AHF, S-0012-035; AHF, S-0043-143; AHF, S-0056-051; AHF, S-0191-082; AHF, V-0019-001; AHF, V-0021-001; AHF, C-1269-001 y AHF, I-0231-028.

⁸¹ Instituto de Reformas Sociales (1922).

⁸² AHF, D-0214-003.

⁸³ AHF, S-0049-003.

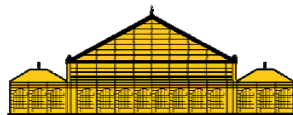
⁸⁴ AHF, S-0049-008; AHF, S-0055-047; AHF, S-0114-001; AHF, S-0186-051 y AHF, S-0186-052.

⁸⁵ AHF, V-0068-033.

⁸⁶ AHF, T-0362-004 ; AHF, T-0362-005 ; AHF, T-0362-006 ; AHF, T-0363-001 ; AHF, T-0445-005 y AHF, T-0446-009.

⁸⁷ AHF, E-0114-002; AHF, E-0114-009; AHF, E-0115-003; AHF, E-0115-008; AHF, E-0116-002 y AHF, E-0116-005.

⁸⁸ AHF, P-065-096.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

gratificaciones concedidas por la Compañía MZA⁸⁹ o la “Relación de jornales, sueldos y gratificaciones existentes en la Compañía del Norte y comparados con los de la Compañía MZA”⁹⁰. También se puede consultar la “Orden de Dirección General de MZA nº 195” sobre gratificaciones especiales a los empleados de poco sueldo con más de tres hijos menores de 17 años, uniéndose a las “Órdenes de Dirección de la Compañía del Norte nº 34 y 100” sobre gratificaciones a familias numerosas⁹¹ y las “Órdenes de Dirección de MZA nº 200 y nº 201” sobre gratificación de una mensualidad en el mes de mayo⁹².

Otro asunto de importancia en el mundo obrero es el tema de seguridad e higiene o lo que actualmente englobamos en prevención de riesgos laborales. En este caso, nos encontramos con el “Reglamento General de Seguridad e Higiene del Trabajo”⁹³ o con el análisis que Eduardo Maristany hace sobre este tema en el sexto volumen de su publicación “La Conferencia Ferroviaria de 1905: estudios económicos sobre la explotación comercial de los ferrocarriles”.

Cuando un grupo de obreros de los talleres de MZA constituyeron en 1865 la primera sociedad obrera conocida⁹⁴, se pusieron en marcha, ya desde el propio origen del ferrocarril, sistemas independientes con los que establecían mecanismos de solidaridad recíproca mediante sociedades de socorros mutuos y cooperativas que les permitieran aprovechar las peculiaridades del nuevo sistema económico para satisfacer necesidades que no cubrían las empresas.

El rastro bibliográfico de estas actividades se puede seguir gracias muy diversos documentos como los Montepíos de MZA (1888)⁹⁵, de MCP-Oeste (1918)⁹⁶, de la Caja de Ahorros de los empleados ferroviarios (1903)⁹⁷, la relacionada con la mutualidad de los Ferrocarriles Andaluces (1924)⁹⁸. Otras publicaciones como las memorias anuales de la Cooperativa de los ferroviarios del Norte (1919-1920; 1932)⁹⁹, la Caja de ahorros y socorros de agentes ferroviarios (1928)¹⁰⁰ y la regulación de los conflictos laborales ha dejado una huella bibliográfica, marcada por los documentos como, los del Tribunal paritario de conciliación y arbitraje y las Reales Órdenes de 1927 a 1928¹⁰¹. Alusión también al manifiesto publicado en 1932 por el Sindicato Nacional Ferroviario titulado “Nuestras razones; a la opinión pública en general y a los ferroviarios en particular”¹⁰². Un año después, este mismo sindicato escribía sobre el proyecto propio de estatuto de personal ferroviario la mutualidad ferroviaria de la Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1933)¹⁰³. En 1936, el Secretariado

⁸⁹ AHF, S-0031-054 y AHF, S-0041-122.

⁹⁰ AHF, P-0241-568.

⁹¹ AHF, S-0049-002.

⁹² AHF, S-0049-008.

⁹³ AHF, C-0389-008.

⁹⁴ Se trató, según Juez Gonzalo (1992), p. 358, de una caja de socorros; y Juez Gonzalo (2000).

⁹⁵ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1888).

⁹⁶ Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España (1918).

⁹⁷ Caja de Ahorros de los empleados de ferrocarriles (1903).

⁹⁸ Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1924).

⁹⁹ Cooperativa de los Ferroviarios del Norte (1919-1920; 1932).

¹⁰⁰ Caja de Socorros (1928).

¹⁰¹ Tribunal Ferroviario (1928).

¹⁰² Sindicato Nacional Ferroviario (1932).

¹⁰³ Sindicato Nacional Ferroviario (1933).

Técnico Ferroviario de la Confederación Española de Sindicatos Obreros también expresó su posición sobre la coadministración en los ferrocarriles.

La conflictividad laboral y el derecho de huelga de los trabajadores ferroviarios propiciaron la publicación de varios títulos, como el incipiente trabajo de Calomarde¹⁰⁴ o la recopilación de artículos publicados en la revista España Económica en 1913 sobre el derecho a la huelga en los obreros ferroviarios.

Aunque debemos esperar a que la investigación avance lo suficiente para obtener una explicación última de por qué la mayoría de estas asociaciones tuvieron una existencia efímera, resulta más que una conjetura que detrás de los contados éxitos habidos se encontraran siempre las empresas, Así ocurrió con la más importante –Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España– cuando logró afiliar a miles de trabajadores en tan poco tiempo, habida cuenta que las empresas no debieron dudar de la oportunidad que ello representaba para menudear su gastos en la provisión social y, al tiempo, bloquear cualquier iniciativa obrera independiente.

Dada su naturaleza, para el estudio del sindicalismo resulta obligado acudir a las fuentes hemerográficas disponibles. Estas fueron resultado, generalmente, de cada una de las efímeras experiencias habidas. Efectivamente, según nos acercamos al origen del ferrocarril, la historia sindical se caracteriza más por proyectos locales y efímeros, y sus fuentes resultan escasas y altamente dispersas. Al contrario según nos aproximamos al presente, las características son las opuestas a la etapa anterior, si exceptuamos el franquismo donde se produce de nuevo un silencio general. No obstante, en estos últimos años está situación está cambiando rápida y radicalmente ya que los principales sindicatos están catalogando sus fondos documentales.



Ilustración 12. Publicación de “La Unión Ferroviaria” (1910).

¹⁰⁴ Calomarde (1919).



Entre la bibliografía se pueden destacar los trabajos sobre la génesis del asociacionismo ferroviario¹⁰⁵, la obra colectiva sobre la represión y los movimientos obreros en el ferrocarril¹⁰⁶, y la obra con marco gallego sobre el sindicalismo en la compañía del Norte¹⁰⁷.

Así existen unos magníficos fondos custodiados en el AHF¹⁰⁸, pero no son menos relevantes los de otras instituciones, como es, por ejemplo, el Centro Documental de la Memoria Histórica (Salamanca), donde, en su sección político-social, se puede consultar la documentación del Sindicato Nacional Ferroviario de la Unión General de Trabajadores (UGT), de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria de la Confederación Nacional del Trabajo (CNT), del Consejo Superior de Ferrocarriles y de la Jefatura de Obras Ferroviarias, pero fundamentalmente de la región vasca, asturiana y catalana. Los fondos del Archivo de Historia del Trabajo (AHT) integrado en la Fundación 1º de Mayo, con fondos ferroviarios que han ido llegando en diferentes etapas, desde las series correspondientes al Boletín Informativo del Jurado de Empresa de RENFE, a los Congresos del Sindicato Ferroviario o los Órganos de Dirección de este. Además, ingresó en este archivo documentación del Sindicato Ferroviario de CC.OO. relativo a los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).

Por otro lado, son también consultables los archivos de la Fundación de Estudios Libertarios Anselmo Lorenzo (FAL); Fundación Pablo Iglesias, Fundación Primero de Mayo, Fundación Francisco Largo Caballero (FFLC); Fundación Salvador Seguí (FSS) y el Archivo Histórico del PCE (Partido Comunista Español), custodiado por la Fundación de Investigaciones Marxistas (FIM).

Una fuente singular es la que se constituye por las circulares del Comité de Explotación de Ferrocarriles (CEF), que nos permiten reconstruir la actuación de los sindicatos durante el conflicto bélico. La actuación de los sindicatos en los principales órganos de gobierno de la nueva empresa ferroviaria, leal al Gobierno, tratando de imponer la necesaria disciplina que, obviamente, exigía de los trabajadores el sacrificio de posponer para el futuro la concreción en términos reales de los avances sociales que se reconocían formalmente.

Destaca para tratar el asunto de la depuración de personal el denominado “Archivo Ferroviario de la Depuración”. Formidable acervo documental del colectivo de ferroviarios que fueron expedientados laboralmente, bien por su ideología política y sindical, bien por su no adhesión a la causa militar o por su participación en la contienda dentro de las filas de las milicias o del propio ejército leal al poder constituido¹⁰⁹. Dicho “Archivo”, estaban

¹⁰⁵ Castillo, Santiago (1983).

¹⁰⁶ Muñoz Rubio (2011).

¹⁰⁷ Avellaneda Vázquez, Fermín (2005).

¹⁰⁸ En el AHF se conservan más de un centenar de expedientes relacionados con el sindicalismo, incluyendo en la mayoría de ellos documentación de apoyo informativo como circulares, folletos, propaganda o publicaciones periódicas, destacando entre éstas últimas: *¡Adelante!; Revista semanal ilustrada de ferrocarriles, Acción Ferroviaria; La Unión Ferroviaria; Órgano de la Sociedad de obreros, agentes y empleados de los ferrocarriles; España Ferroviaria; Órgano del Sindicato Ferroviario de Madrid; Solidaridad Obrera; Diario Sindicalista; Alianza Nacional Ferroviaria; El eco ferroviario; Órgano del Sindicato ferroviario de Andaluces y Sur de España; Boletín Oficial de la Agrupación Federativa de los ferroviarios del Norte; Carril; Órgano Informativo del Sindicato Ferroviario de CC.OO.*, etc. . En la Biblioteca Ferroviaria se encuentran los títulos: *La Unión; Boletín oficial de la sociedad de maquinistas y fogoneros del vapor y electricidad del ferrocarril del Norte de España*. Consultable a través del portal: <www.docutren.com>

¹⁰⁹ Muñoz Rubio (2009).



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

custodiados hasta el año 2011 por la Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), pero en virtud de un acuerdo de cesión entre ADIF, el Ministerio de Cultura y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, actualmente se encuentran depositados en el Centro de la Memoria Histórica de Salamanca. El Archivo Histórico Ferroviario continúa la labor encomendada de extraer la información de los listados y de las fichas de personal, en una base de datos cuenta con más de 95.000 registros de trabajadores pertenecientes a las antiguas compañías ferroviarias, que se circunscribe básicamente a la Compañía del Norte y MZA. En el caso de Norte se preserva documentación muy representativa sobre el personal reingresado con sanción, sobre el personal que causó baja a raíz del proceso y sobre el personal que fue jubilado como sanción por depuración política. Además, se conservan las propuestas de readmisión sin sanción del personal de Norte por servicios. En el caso de MZA las relaciones atañen al grupo de los ferroviarios que fueron separados definitivamente y los de aquellos que reingresaron, tanto con sanción como sin ella, en total unos 22.000 agentes. Además se conserva información cualitativa sobre el funcionamiento de las oficinas de depuración de estas dos compañías y sobre las normas que se aplicaron en cada una de ellas. Al margen de estas dos compañías, también existe información sobre el resultado de la depuración en las líneas de vía estrecha que dependían en ese momento del Estado, a través de su ente gestor Explotación de los Ferrocarriles por el Estado (EFE).

Por último, simplemente señalar como otra fuente documental para la historia del trabajo, las fotografías que se conservan en la Fototeca que el Archivo Histórico del Museo del Ferrocarril de Madrid, donde entre sus colecciones, podemos recuperar imágenes significativas de todos los aspectos relacionados con este asunto. Usando otro formato distinto al impreso, el de la videograbación, en las últimas décadas han aparecido varios trabajos dedicados a los trabajadores y a los trabajos del ferrocarril. Unos prestan atención a los oficios del ferrocarril en general¹¹⁰, otros a los trabajadores de infraestructura¹¹¹, y otros sobre los ferroviarios desde un punto de vista regional¹¹². Además de las fuentes y objetos incluidos en el inventario general de la colección del Museo del Ferrocarril de Madrid, donde podemos localizar piezas y documentos que también ayudan a conocer la historia de los trabajadores ferroviarios.

¹¹⁰ Monesma (2009).

¹¹¹ RENFE, TVE (1998).

¹¹² Cid (2003).



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles



Ilustración 13. Fotografías de actos religiosos y Asociación de empleados de la Fototeca del AHF. MFM.

4. Conclusiones

La conclusión principal que se puede extraer de lo dicho en las páginas anteriores es que la información disponible para abordar el estudio del trabajo en el ferrocarril resulta extraordinaria. La historiografía ferroviaria no le ha dedicado, probablemente, la atención que se merece según su importancia relativa, pero el esfuerzo realizado por diferentes archivos y bibliotecas debe hacer variar la agenda de los investigadores. La calidad y diversidad de temas a los que se pueden acceder, además en un marco temporal tan amplio, obligará, seguro, a modificar algunos de los paradigmas científicos que hoy sostienen el conocimiento sobre el ferrocarril pero, también, la historia del trabajo en España.

En este texto hemos pretendido contribuir modestamente a ello. Al fin y al cabo, el verdadero mérito pertenece, por un lado, a los archiveros y bibliotecarios que han venido recuperando este acervo documental; y, por otro, a los investigadores que, recientemente, han tratado dicha documentación, obteniendo con ello significativos avances para el conocimiento.

Bibliografía

ANES ÁLVAREZ, Rafael (1978): “Relaciones entre el ferrocarril y la economía española, 1855-1935”, en Miguel Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, vol. II, (p. 355-512, y ap. v-6).

ARMENTA, Alfredo (1915): *Diccionario Dispositivo a base de la Instrucción General Núm. 2, con cuantas ampliaciones, aclaraciones y modificaciones se han publicado posteriormente relacionadas con el personal de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España: Comprende el reglamento para la inspección, ley y reglamento sobre policía de ferrocarriles en cuanto concierne al personal y a sus relaciones con los funcionarios del Estado, juzgados y autoridades*. Talleres Tipográficos Stampa, Madrid.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

ARRÓ Y TRIAY, Francisco P. (1892): *Estadística médica de la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia, Septenio 1879-1885*, Imp. Heinrich, Barcelona.

ARTOLA, Miguel (1978): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Servicio de Estudios del Banco Exterior de España, Madrid, 2 vols.

AVELLANEDA VÁZQUEZ, Fermín (2005): *Aproximación al sindicalismo ferroviario en Galicia: la Compañía del Norte*, Fundación Luis Tilve, Santiago de Compostela.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda (1999): “La concesión de anticipos sin intereses a los empleados de MZA (1857-1875)”, *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 32, pp. 1.029-1.046.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda (2003): “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, en Sarasua y Gálvez (eds.): *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y Hombres en los mercados de trabajo*, Publicaciones de la Universidad, Alicante.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda (2009): “Retribuciones de los trabajadores del ferrocarril. El mito de la aristocracia obrera”, comunicación presentada al *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma 14-16 de octubre de 2009.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda (2013): “Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido”, comunicación presentada al *XI Congreso Nacional de Sociología*, Madrid, 10-12 de julio de 2013.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (1999): “El empleo ferroviario como una construcción masculina. El caso de la compañía MZA, 1857-1936”, *[Documento de Trabajo]*, financiado por la *Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid* –proyecto nº06/002/1999.
<<http://www.unizar.es/eueez/cahe/varaballesteros.pdf>> [Consulta: 02/02/2009].

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001a): “La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935”, comunicación presentada al *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez 7-9 de febrero 2001.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001b): “La evolución del empleo en el sector ferroviario español (1893-1935)”, *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 19, nº 3, pp. 637-678.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001c): “El mosaico de las profesiones ferroviarias. El caso de la compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, 1857-1936”, en Carlos Arenas Posadas, Antonio Florencio Puntas y Jerònia Pons Pons (ed.), *Trabajo y relaciones laborales en la España Contemporánea*, Edición y Comunicación, Sevilla, pp. 53-64.



CAJA de Ahorros de los Empleados de Ferrocarriles (1903): *Bases y reglamento de la Caja de Ahorros de los Empleados de Ferrocarriles*, [s.n.], [Madrid].

CAJA de Socorros (1928): *Disposiciones que regulan el funcionamiento de la Caja de Socorros y Ahorros de agentes ferroviarios*, [s.n.], Madrid.

CALOMARDE, Juan José (1919): *El conflicto ferroviario: situación económica del agente ferroviario español y de las compañías de ferrocarriles, con relación al Estado, a las demás industrias nacionales y al resto de las diferentes clases trabajadoras de España*, [s.n.], Madrid.

CAMBÓ Y BATLE, Francisco de A. (1918-1921): *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, Ministerio de Fomento, Madrid.

CASTILLO, Santiago (1983): “El asociacionismo ferroviario y su génesis”, *Estudios de historia social*, julio-diciembre 1983.

CAYÓN GARCÍA, Francisco y CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2006): “El sindicalismo ferroviario español en democracia, 1976-2000”, comunicación presentada al *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga 20-22 de septiembre 2006.

CAYÓN GARCÍA, Francisco y MUÑOZ RUBIO, Miguel (2001): “El trabajo de la infraestructura en RENFE (1944-1998)”, comunicación presentada al *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez 7-9 de febrero 2001.

CHANDLER, Alfred D. (1977): *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*. Belknap Press, Cambridge: Mass.

CID, Rafael (2003): *Carrilanos: os túneles dun tempo* [DVD], [s.n.], Televisión Española en Galicia.

COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006): “Gran clase, tercera y trabajadores. Seguridad y clases en el ferrocarril español del siglo XIX” comunicación presentada al *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga 20-22 de septiembre 2006.

COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2007): “Lenguaje y realidad: la intervención de la contabilidad de las ferroviarias por parte de la Dictadura de Primo de Rivera”, *Revista de la historia de la economía y de la empresa*, nº 1, pp. 319-339.

COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2009): “Gestión del conflicto laboral en las grandes empresas. Los modelos de la dirección de las compañías ferroviarias Norte y MZA”, comunicación presentada al *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma 14-16 de octubre de 2009.

COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2009): “Technological modernisation in weak traffic networks. Railway safety on the iberian peninsula during the 19th century”. En PINHEIRO, Magda, coord. *Railway modernization: an historical*



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

perspective (19th and 20th centuries). Actas da II Conferência da Associação Internacional para a História dos Caminhos de Ferro, Lisbon, CEHCP, p. 63-76.

COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2009): "Una mirada al pasado de la literatura ferroviaria: Notas críticas sobre los textos anteriores a la nacionalización", En *Biblio 3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIV, nº 834.

<<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-834.htm>> [Consulta: 20/01/2014].

COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2014): "La difícil recepción de la Organización Científica del Trabajo en los ferrocarriles españoles", En *Revista de Historia Industrial* (en imprenta).

COMÍN COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

COMPAÑÍA de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España (1918): *Montepío de los agentes de la Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España: Reglamento*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España (1927): *Bases y reglamento para los mozos del exterior en las estaciones*, Imp. Samarón, Madrid.

COMPAÑÍA del Ferrocarril Central de Aragón (1926): *Reglamento sanitario de régimen interior*, Tip. Domenech, Valencia.

COMPAÑÍA del Ferrocarril de Alcoy a Gandía y Puerto de Gandía (1892): *Organización de las brigadas de conservación de la vía e instrucciones para las mismas*, Imp. F. Domenech, Valencia.

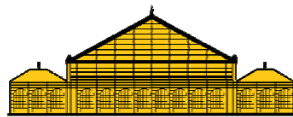
COMPAÑÍA del Ferrocarril de Alcoy a Gandía y Puerto de Gandía (1892): *Reglamento para los maquinistas y fogoneros*, Imp. F. Domenech, Valencia.

COMPAÑÍA del Ferrocarril de Argamasilla-Tomelloso (1919): *Reglamento para los empleados*, Imp. Hernández, Madrid.

COMPAÑÍA del Ferro-carril de Medina del Campo a Salamanca (1923): *Instrucción general núm 2*, Suc. de Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA del Ferrocarril de Tarragona a Martorell y Barcelona (1872): *Reglamento de servicio comercial*, Tip. Narciso Ramírez y C^a, Barcelona.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras (1866): *Reglamento general núm. 6: admisión de empleados*, Imp. Narciso Ramírez y C^a, Barcelona.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1878): *Instrucción General Número 2 sobre el personal de los Servicios de la Compañía*, Est. Tip. Manuel Minuesa, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1891): *Instrucción General Número 2 sobre el personal de los Servicios de la Compañía*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1900): *Instrucción General Número 2 sobre el personal de los Servicios de la Compañía*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1882): *Reglamento para los jefes de estación aprobado por Real Orden de 29 de julio de 1882*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1882): *Reglamento para la vigilancia y conservación de la vía: aprobado por Real Orden de 15 de noviembre de 1883*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1900): *Instrucción general número 3 sobre el Servicio Sanitario de la Compañía*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1900): *Manual para meritorios de estaciones*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1910): *Reglamento para los guardagujas (aprobado por real orden de 10 de octubre de 1881)*. [s.n.], La Coruña.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1912): *Instituciones establecidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en favor de su personal y mejoras que ha concedido al mismo en los últimos años*, Imp. Central de los ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1912): *Reglamento para la concesión de pensiones de retiro de viudedad y orfandad*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1916): *Anexo a la Instrucción general número 3 sobre el Servicio Sanitario de la Compañía: Cuadro de las estaciones sanitarias de la red. Nombres y residencias de los médicos y farmacéuticos*, Imp. Central de los ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1916): *La Compañía del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto el problema ferroviario*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1918): *Proyecto de escalafón y otras mejoras para el personal administrativo de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.



COOPERATIVA de los Ferroviarios del Norte (1919-1920; 1932): Memoria anual, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1915): *Reglamento para el servicio de los lampareros y vigilantes del pequeño material*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1920): *Estatutos del Personal - proyecto preparado por la Comisión-*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1920): *Alcance de las peticiones del personal ferroviario en relación con la compañía del Norte y datos referentes a la situación económica de ésta*, Imp. E. Minuesa, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1928): *Manual para la instrucción profesional de los agentes técnicos de comunicaciones eléctricas*, [s.n.], Madrid, 2 vol.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1927): *Reglamento de guardas jurados*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1927): *Reglamento para los conductores y guardafrenos (aprobada por Real Orden de 27 de septiembre de 1881)*, Suc. Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA de los Caminos de Hierro del Norte de España (1938): *Reglamento para los guardagujas (aprobada por Real Orden de 10 de octubre de 1881)*, Lit. e Imp. Roel, La Coruña.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles Andaluces (1924): *Mutualidad ferroviaria. A.S.E.: Reglamento*, Tip. y Lit. de R. Alcalá, Málaga; Córdoba.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1860): *Instrucciones para los guarda-vías de día y de noche y para los obreros de la vía*, Imp. y Est. M. Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1862): *Colección de las instrucciones, circulares, órdenes y disposiciones relativas al servicio de los ferro-carriles, impresas, litografiadas o autografiadas vigentes en 15 de setiembre de 1862*, Imp. y Est. M. Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1888): *Proyecto para la creación de un Monte-Pío*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1902): *Instrucciones para los maquinistas sobre el funcionamiento de las máquinas serie 651-665 (compound de cuatro cilindros)*, Tip. Rivadeneyra, Madrid.



COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1911): *Instrucciones sobre la naturaleza del cólera morbo asiático y medios más convenientes para preservarse de esta dolencia y medicarse en sus primeros síntomas*, Imp. Henrich y Cía, Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1912): *Reglamento para la concesión de pensiones de retiro de viudedad y orfandad a los empleados en las líneas de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante y a las familias de dichos empleados*, Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1914): *Recopilación de las disposiciones vigentes para los agentes del movimiento en el servicio de estaciones*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1917): *Reglamento para los conductores de trenes*, [s.n.], Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1917): *Reglas provisionales para la admisión y permanencia en el servicio del personal fuera de plantilla y para el paso a plantilla del mismo personal*, Est. Tip. Suc. Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1925): *Reglamento para los revisores de billetes*, [s.n.], Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1926): *Reglamento de los Servicios Sanitarios aprobado por la Dirección General de Sanidad*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1926): *Servicio Sanitario (Red Antigua): Secciones Médicas*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1928): *Extracto de las órdenes y circulares que se citan en el Reglamento de los Servicios Sanitarios, aprobado por la Dirección General de Sanidad el 29 de mayo de 1926. Reglamento Sanitario de vías férreas de 6 de julio 1925*, M. Andrade, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1932): *La cuestión del personal ferroviario: resumen de lo actuado desde que se planteó el problema hasta el momento presente*, [s.n.], Madrid.

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*, Est. Tip. Suc. de Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1934): *Reglamento para la concesión de pensiones de retiro de viudedad y orfandad a los empleados en las líneas de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante y a las familias de dichos empleados*, Rivadeneyra, Madrid.



COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1934): *Reglamento para los guardas jurados del servicio de movimiento con residencia en Madrid*, Imp. Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1934): *Situación del personal en la Compañía MZA. (1913-1933)*, Suc. de Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1936): *El paludismo en la Red de la Compañía*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1940): *Instrucción para el personal inferior de conservación y vigilancia de la vía*, Imp. Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (1868): *Reglamento del personal. Servicio de Construcción*, Imp. Barcelona, Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (1876): *Instrucción para el servicio de inspectores del movimiento*, Tip. de Narciso Ramírez y C^a, Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (1876): *Instrucción para el servicio de los agentes comerciales*, [s.n.], Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (1881): *Reglamento para los guardaagujas*, Imp. Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (1887): *Reglamento para la policía y vigilancia de la vía*, [s.n.], Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (1887): *Reglamento para los conductores de trenes*, [s.n.], Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (1887): *Reglamento para los guarda-agujas*, Imp. Peninsular de Mariol y López, Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (1887): *Reglamento para los maquinistas y fogoneros*, Imp. Peninsular de Mariol y López, Barcelona.

COMPAÑÍA de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (1887): *Reglamento para los revisores de billetes*, Imp. Peninsular de Mariol y López, Barcelona.

COMPAÑÍA MZA. *Inventario Secretaría de Dirección 1908-1934 [Mecanografiado]* (1981): Archivo Histórico Ferroviario, Madrid.

COMPAÑÍA Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1929): *Escalafón de maquinistas y fogoneros*, Suc. de Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1929): *Escalafón del personal administrativo de todos los servicios, cerrado en 1º de diciembre de 1929*, Suc. de Rivadeneyra, Madrid.



COMPAÑÍA Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1929): *Escalafón de personal de las brigadas de Vía y Obras*, Suc. de Rivadeneyra, Madrid.

COMPAÑÍA Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1929): *Reglamento nº 9: servicio sanitario*, [s.n.], Madrid.

COMPAÑÍA Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1933): *Bases y reglamento para los mozos del exterior en las estaciones*, Tip. J. Martínez, Santander.

CONTESTACIONES al programa de exámenes para lampareros (193?): Academia Atocha, Madrid, (Preparaciones ferroviarias; 24)

CONTESTACIONES al programa de exámenes para mozo de agujas (193?): Academia Atocha, Madrid, (Preparaciones ferroviarias; 24)

CONTESTACIONES al programa de exámenes para obrero primero (193?): Academia Atocha, Madrid, (Preparaciones ferroviarias; 24)

CONTESTACIONES al programa de inspector de coordinación: Temas sobre Despachos Centrales y Auxiliares (194?): Monreal, Madrid.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003): *Los transportes en el Sureste andaluz (1850-1950): economía, empresas y territorio*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

DOERINGER, Peter B. y PIORE, Michael J. (1985): *Mercados internos de trabajo y análisis laboral*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Jairo (2009): “Las Compañías Ferroviarias ante el conflicto. El rechazo de la organización sindical reivindicativa (1909-1917)”, comunicación presentada al *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma 14-16 de octubre de 2009.

FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Jairo (2009): “Militancia de clase y conflictividad laboral. Asturias y la Federación Nacional de Ferroviarios (1909-1920)”, comunicación presentada al *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma 14-16 de octubre de 2009.

FERNER, Anthony (1987): “Industrial Relations an the Mesopolitics of the Public Enterprise: The Transmission of State Objectives in the Spanish National Railways”, *British Journal of Industrial Relations*, vol. XXV marzo.

FERNER, Anthony (1990): *El Estado y las relaciones laborales en la empresa pública. Un estudio comparado de Renfe y British Railways*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

FERNER, Anthony y FINA, Lluís (1988): “La dinámica salarial durante el Franquismo. El caso de RENFE”, *Revista de Historia Económica*, año VI, nº 1, pp. 131-161.

FERRO-CARRIL de Aranjuez (1851): *Instrucción para las brigadas de obreros encargadas de conservación de la vía*, [s.n.: s.l].



FERRO-CARRIL de Ciudad Real a Badajoz (1862): *Instrucción para los guardas*, Imp. y librería Viuda e hijos de José Cuesta, Madrid.

FERRO-CARRIL de Córdoba a Málaga (1863): *Reglamento para el Servicio Sanitario*, Imp. de Gil de Montes, Málaga.

FERRO-CARRIL de Córdoba a Málaga (1863): *Reglamento para los guarda-agujas*, [s.n.], Málaga.

FERRO-CARRILES (1862): *Instrucción para los empleados de los ferro-carriles*, Imp. Nacional, [s.l].

FOLGUERA Pilar, DÍAZ SÁNCHEZ, Pilar; DOMÍNGUEZ PRATS, Pilar y GAGO GONZÁLEZ, José María (2001): *Las profesiones en Renfe. Un proyecto de historia oral*, comunicación presentada al *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez 7-9 de febrero 2001.

FOLGUERA Pilar (dir.), DÍAZ SÁNCHEZ, Pilar; DOMÍNGUEZ PRATS, Pilar y GAGO GONZÁLEZ, José María (2003): *El mundo del trabajo en RENFE. Historia oral de la Infraestructura*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

GAGO GONZÁLEZ, José María (2006): “Aproximación a la historia social: el trabajo y vida cotidiana de los ferroviarios de Movimiento y Tracción en la RENFE. Una historia oral”, comunicación presentada al *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga 20-22 de septiembre 2006.

GIL Y MONTAÑA, José (1850): *Guía práctica de los empleados de administración de caminos de hierro, por..., delegado de la Administración General del Ferrocarril de Barcelona a Mataró*, Imp. Agustín Gaspar, Barcelona.

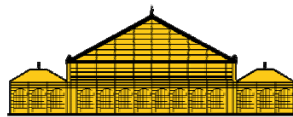
GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*, Alianza, Madrid.

GOROSTIZA, P. de (1858): *Manual de los empleados de ferro-carriles en estado de explotación [sic]*, Imp. de José de la Peña, Madrid.

IBÁÑEZ FERNANDEZ, Gonzalo (2008): *Las relaciones laborales y el régimen jurídico del personal al servicio de las empresas ferroviarias en España (1829-2007)*, Tesis doctoral, UNED, Madrid.

IMEDIO DÍAZ, A. (1928-1929): *Jornada de ocho horas en los Servicios Ferroviarios y ahorro de las extraordinarias*, Talleres Poligráficos, Madrid.

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1922): *Adaptación del régimen de la jornada de ocho horas a los servicios ferroviarios: antecedentes, información recibida, labor del Instituto, resolución dictadas por el Ministerio de Fomento*, Madrid, M. Minuesa de los Ríos.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1922): *Las huelgas de ferroviarios españoles: septiembre de 1921 - agosto de 1922*, Imp. Felipe Samarán, Madrid.

JORGE MORENO, Justo de (2007): "Estructura organizativa, distribución de salarios y eficiencia técnica en la empresa RENFE utilizando datos de personal", *Documento de Trabajo, n° 3*, Madrid, Business Department University of Alcalá.
<http://dspace.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/1797/WP_3_Justo_de_Jorge.pdf?sequence=1> [Consulta: 20/01/2014].

JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz (1983): *Ferrocarriles y vida cotidiana: Los ferroviarios de la MZA (1857-1876)*, Universidad Complutense, Madrid.

JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz (1992): *El mundo social de los ferrocarriles de España, de 1857 a 1917*, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid.

JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz (1999): "La jornada de trabajo en Ferrocarriles", *II Jornadas de Historia Económica de las relaciones laborales*, Universidad de Sevilla, pp. 137-142.

JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz (2000): *Los ferroviarios de las antiguas compañías: (una historia desconocida)*, Editorial Trea, Gijón.

JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz (2001): "La conflictividad laboral en las antiguas compañías de ff.cc. de España", comunicación presentada al *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez 7-9 de febrero 2001.

LAPASTORA HERNÁNDEZ, Carlos (coord.) et al. (2001): "Los ferroviarios en la historia del ferrocarril: el caso de RENFE", comunicación presentada al *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez 7-9 de febrero 2001.

MARISTANY, Eduardo (1910): *La Conferencia Ferroviaria de 1905: Estudios económicos sobre la explotación comercial de los ferrocarriles españoles*, Imp. de Henrich y C^a, Barcelona.

MARQUINA, J. y [AZA Y DÍAZ, P.] (1940): *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1859-1939). Historia, Actuación, Ingresos, Gastos y Balance. I. Texto y Gráficos. II. Cuadros Estadísticos*, Espasa Calpe, Madrid.

MARTÍN-GAMERO, Andrés (1891): *Constitución y organización de las compañías de ferrocarriles y carácter jurídico, condiciones y relaciones de sus empleados*. Imp. Central de Ferrocarriles, Madrid.

MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001): "Los costes laborales de una empresa líder: la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante", comunicación presentada al *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez 7-9 de febrero 2001.

MARTÍNEZ VARA, Tomás (2003a): "Empleo y gasto de personal en la compañía ferroviaria Norte. Una reflexión crítica sobre la obra de Marquina", en *Estudios de Historia de*



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

pensamiento económico: homenaje al Profesor Francisco Bustelo García del Real, Universidad Complutense, Madrid, pp. 337-368.

MARTÍNEZ VARA, Tomás (2003b): “Programas de bienestar industrial en la empresa ferroviaria MZA, 1915- 1935”, comunicación presentada al *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez 7-9 de febrero 2001.

MARTÍNEZ VARA, Tomás (2003c): “Los costes laborales y la crisis de MZA, 1913-1935. Datos y algunas reflexiones”, *TST: Revista de Historia de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 7, pp. 103-146.

MARTÍNEZ VARA, Tomás (2005): “Labour costs and the decline of the MZA Railway in Spain, 1912 to 1935”, *Journal of Transport History*, Third Series, vol. 26, nº 2, pp. 60-78.

MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006): “Salarios y programas de bienestar industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)”, *Investigaciones de Historia Económica*, 4, pp. 101-138.

MARTINEZ VARA, Tomás y COBOS ARTEAGA, Francisco de los (2012): “Los trabajadores de los Talleres Generales de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante’, 1858-1936”, *Sociología del Trabajo*, nº 74, pp. 121-144.

MARTINO DE JUGO, José Luis (1980): *Los ferroviarios en comisiones obreras: Datos para la historia del movimiento obrero 1964-1980*, Secretaría de Información y Publicaciones del Sindicato Ferroviario de CC.OO., Madrid.

MEANA MARTÍNEZ, Ignacio (2006): “El Instituto de Reformas Sociales y la conflictividad laboral en las compañías ferroviarias (1903-1923)”, comunicación presentada al *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga 20-22 de septiembre 2006.

MONESMA, EUGENIO, dir. (2009): *Los oficios del ferrocarril* [DVD]. Pyrene, Pv, Huesca.

MORALES MUÑOZ, Manuel (2000): “El asociacionismo ferroviario en la provincia de Málaga (1870-1937)”, *Jábega*, pp. 40-52.

MUÑOZ MOSQUERA, Eduardo (1884): *Compendio de las disposiciones vigentes en la Compañía de los Ferro-carriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y reglas que deben conocer los empleados de las estaciones y trenes para el desempeño de su cargo*, Tip. Rivadeneyra, Madrid.

MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995): *Renfe (1941-1991): Medio siglo de Ferrocarril público*, Ediciones Luna, Madrid.

MUÑOZ RUBIO, Miguel (coord.) (2005): *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España: una visión de conjunto*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, (Colección de Historia Ferroviaria; 3-4).

MUÑOZ RUBIO, Miguel (2009): “La aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas en el ferrocarril español: un proyecto de recuperación de la memoria histórica”, ponencia



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

presentada en las *Cuartas Jornadas Archivo y Memoria. La memoria de los conflictos: legados documentales para la Historia*. Madrid, 19-20 febrero.

MUÑOZ RUBIO, Miguel, ed. (2011): “Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional”, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, (Colección de Historia Ferroviaria; 8).

MUÑOZ RUBIO, Miguel (2009): “La afortunada ‘conspiración’ comunista: el nacimiento de las Comisiones Obreras Ferroviarias de Madrid”, comunicación presentada al *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma 14-16 de octubre de 2009.

MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (2001): “Los ferrocarriles en la historiografía española”, *TST: Revista de Historia de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 81-111.

NADAL I OLLER, Jordi (1975): *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*, Ariel, Barcelona.

NICOLAU, Roser (1989): “Población, salud y actividad” en Albert Carreras (coord.) *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*, Fundación Banco Exterior, Madrid.

ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo (1993): “Los accionistas de la compañía MZA, 1913-1940”, *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, vol. I, San Sebastián, pp. 203-214.

ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo (1999): *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías, 1913-1943*, Tesis doctoral, Universidad de Valladolid.

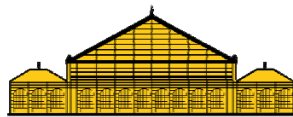
PEÑA BOEUF, Alfonso y PÉREZ CONESA, Gregorio (recop.) (1940): *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, Gráficas Reunidas, Madrid.

PÉREZ SÁNCHEZ, G. (1992): “Los talleres principales de reparación de la Compañía del Norte en Valladolid: un estudio de la Historia Social (1861-1931)”, *Investigaciones Históricas*, 12, pp. 255-283.

PLAZA PLAZA, Antonio (2004): *El asociacionismo ferroviario en España (1870-1917)*, Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Madrid.

PLAZA PLAZA, Antonio (2006): “Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España”, comunicación presentada al *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga 20-22 de septiembre 2006.

PLAZA PLAZA, Antonio (2009): “La travesía del desierto del sindicalismo ferroviario: de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles a la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (1918-1936)”, comunicación presentada al *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma 14-16 de octubre de 2009.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

PLAZA PLAZA, Antonio (2012): *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, (Colección de Historia Ferroviaria; 8).

PORTILLO PÉREZ DE VIÑASPRE, Fabiola y MAR MOLINERO, Cecilio y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006): “Interpreting a Data Base of Railway Workers using Optimal Scaling Techniques”, *Kent Business School Working Paper Series 127*, pp. 1-23.

PORTILLO PÉREZ DE VIÑASPRE, Fabiola y MAR MOLINERO, Cecilio (2007): “Métodos no lineales de Escalado Óptimo: aplicación al análisis del empleo en la compañía ferroviaria MZA”, *Documentos de Trabajo*, 2, Universidad de La Rioja, Facultad de Ciencias Empresariales, Dep. de Economía y Empresa.

PORTILLO PÉREZ DE VIÑASPRE, Fabiola y MAR MOLINERO, Cecilio (2008): “Mercados laborales internos en la Compañía ferroviaria MZA, 1882-1889”, *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Año XXVI, nº 1, pp. 109-136.

El PROBLEMA Ferroviario: 1917-1932: Documentos de la Compañía MZA. [Inventario] (1981): RENFE, Madrid.

RENFE. Mantenimiento de Infraestructura, TVE (1998): *Ferrovianos: Historia de los trabajadores de la Infraestructura Ferroviaria* [cinta de vídeo], [s.n.], Madrid.

ROJO SEGURA, José (193?): *Contestaciones al programa de exámenes para mozos de tren*, Instituto Politécnico de Ferrocarriles, Madrid.

ROJO SEGURA, José (193?): *Contestaciones al programa de exámenes para guardafrenos-distribuidor*, Instituto Politécnico de Ferrocarriles, Madrid.

SANZ DEL VAL, Modesto; BALLESTEROS NIETO, Pedro y OLIVER IZQUIERDO, Manuel (1925): *Manual del personal de trenes de Madrid a Zaragoza y a Alicante (Red Antigua)*, Imp. Colonial, Madrid.

SINDICATO Nacional Ferroviario (1932): *Nuestras razones ; a la opinión publica en general y a los ferroviarios en particular*. Imp. Gráf. Socialista, Madrid.

SINDICATO Nacional Ferroviario (1933): “El proyecto de estatuto del personal ferroviario”, Graf. administrativa, Madrid. En: Boletín de la Asociación General de Transportes por Vía Férrea.

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

TEDDE DE LORCA, Pedro (1978): “Las compañías ferroviarias en España, 1855-1935”, en Miguel Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, vol. 2, pp. 9-354.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

TORRE, Enrique de la (1893-1935): *Anuario de Ferrocarriles españoles*, Indicador Oficial de Caminos de Hierro, Madrid.

TORTELLA CASARES, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Ariel, Barcelona.

TRIBUNAL ferroviario de conciliación y arbitraje: disposiciones que regulan su funcionamiento y el de los comités paritarios de ferrocarriles (1928): Peña, Madrid.

UNION Internationale des Chemins de fer (UIC) (1928-): *Statistique internationale des chemins de fer*, París [publicación anual].

VIDAL OLIVARES, Javier (1997): “La formación de los directivos en la gran empresa: el caso de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, 1858-1936”, *Documentos de Trabajo: Programa de Historia Económica 9702*, Fundación Empresa Pública, pp. 1-119.

VIDAL OLIVARES, Javier (1999): “La estructura de la propiedad, de la organización y la gestión de una gran empresa ferroviaria: la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España, 1858-1936”, *Revista de Historia Económica*, 1, pp. 623-662.