

CAPÍTULO 20

LAS COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES COMO PIONERAS DE LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SIGLO XIX ESPAÑOL. UN ANÁLISIS DE LAS NARRACIONES EMPRESARIALES

Francisco de los Cobos Arteaga
Universidad de Castilla La Mancha

1. Introducción

Tres décadas antes de constituirse el Instituto de Reformas Sociales en 1903, las grandes compañías ferroviarias españolas disponían de cajas de pensiones. Se habían anticipado a la ley de accidentes de trabajo, y solo tuvieron que realizar algunos cambios en sus cajas de previsión y, de este modo, cumplir con la norma promulgada al respecto por Eduardo Dato en 1900. Para ello, disponían de un sistema de protección social administrado en las mismas empresas. Primero, se dotaron de un servicio sanitario que reconocía las aptitudes de los trabajadores al acceder a sus puestos y los sanaba en caso de enfermedad o accidente profesional. Durante el periodo de convalecencia, como añadido a las atenciones clínicas, los fondos del servicio sanitario y luego los de previsión auxiliaron con haberes a los incapacitados de forma temporal. Asimismo, los inválidos permanentes y las viudas de los fallecidos recibieron pagos por haber servido a las empresas. A partir de la década de los setenta del siglo XIX, quedaron formadas las cajas de pensiones para recompensar a quienes, con fidelidad, envejecieron en las compañías. Por último, las compañías adoptaron o fomentaron entre sus trabajadores diversas medidas –tiendas con precios reducidos, anticipos de sueldo, alojamientos, escuelas para los hijos de los agentes, etc.- con el propósito de mejorar las condiciones de los ferroviarios respecto a otros empleados. Estos medios de protección, con mínimos retoques, se mantuvieron estables desde la década de los setenta del siglo XIX a los conflictos ferroviarios de 1912.

Hasta la fundación de las compañías ferroviarias, a principios de la segunda mitad del siglo XIX, ningún tipo de empresa había comprometido el volumen de capital precisado por los caminos de hierro para iniciar sus actividades. Además, aunque se obvie en algunos estudios, junto a los financieros que animaron estos negocios, ningún sector de la producción necesitó un número tan elevado de trabajadores con oficios heterogéneos que atendían, en las grandes ferroviarias, instalaciones distribuidas a lo largo de miles de kilómetros. Por eso, hay que recordar que, desde mediados del siglo XIX hasta finalizar la contienda civil, las sociedades por acciones con mayor uso de capital y fuerza laboral en España correspondieron a dos compañías de ferrocarriles. En primer lugar, en 1856 la rama francesa de los Rothschild fundó Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) y, dos años después, los hermanos Émile e Isaac Pereire crearon los Caminos de Hierro del (Norte) de España. Ambas empresas tenían la mayoría de su capital depositado en París, ciudad en la que, durante el tiempo objeto de estudio, se adoptaron las decisiones más importantes sobre las sociedades españolas cotizadas en bolsa. Por último, y, esto es relevante en este análisis, en Francia los Rothschild presidían los Chemins de fer du (Nord) y los Pereire, hacían lo propio con los Chemins de fer du Midi. Buena parte de los directivos de estas empresas, también, participaron en la gestión

férrea española. Entre otros, dos hermanos de cada saga. Gustave de Rothschild como presidente del comité de París de MZA e Isaac Pereire, con idéntica responsabilidad en la jefatura parisina de Norte.

Pese al innegable interés que reviste el tema, al efectuarse una revisión sistemática, en la última bibliografía solo pueden localizarse unas pocas referencias que traten aspectos de la protección social. En el caso de los ferrocarriles, esto puede deberse a que, de Norte, la mayor empresa de España, supuestamente, lo conocemos todo. La empresa de los Pereire, se arrogó ser la máxima benefactora de los trabajadores de nuestro país y, con este objetivo, confeccionó una generosa literatura para que fuese asumida como veraz por la opinión pública. Si bien, los argumentos y datos publicados son los que deseó seleccionar la compañía.

En una situación de colapso financiero, con el propósito de acoger ayudas por el estado, la memoria de (Norte, 1892) no tuvo otro fin que ser un extenso alegato de las contribuciones realizadas por la empresa al país, entre ellas las supuestas ventajas que disfrutaban sus trabajadores respecto al conjunto de los laboriosos. Para responder, desde su perspectiva, a la incomprensible hostilidad de los obreros, (Norte, 1912) editó un opúsculo "Instituciones establecidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en favor de su personal y mejoras que la Compañía concedió al mismo en los últimos años", cuyo título es, con suficiencia, expresivo de las intenciones del texto. Un año después, a demanda del (Instituto de Reformas Sociales, 1913), Norte enumeró a este organismo las preeminencias que disponían sus empleados con relación a otros ferroviarios y la clase obrera en general. Con fines didácticos, estos datos quedaron sintetizados en (Norte, 1916) para, ante posibles huelgas, ilustrar a sus trabajadores de la benevolente labor de la compañía. La última fuente empresarial es la recurrida obra de (Marquina, 1940). Una voluminosa compilación de textos y cifras, considerada la historia oficial de Norte, cuya edición respondió a quien ejercía de director de la ferroviaria en aquellas fechas. En todo caso, la lectura pausada de la retórica empresarial y el examen de las cifras facilitadas por Norte, no pueden ser despreciados en un análisis sobre las condiciones laborales. Finalmente, es preciso significar que, a lo largo del periodo de estudio, Norte se preocupó para que su relato adquiriera amable difusión en la prensa.

Por otra parte, y este apunte es clave para comprender la idea de gestionar de los Rothschild, con excepción de un folleto, en el que (MZA, 1901) narra los favores disfrutados por su personal, esta ferroviaria dio pocas explicaciones acerca de sus instituciones de previsión. En todo caso, el citado informe, los datos que proporcionó MZA a (Lemercier, 1905), con motivo del Congreso Internacional de Ferrocarriles de Washington, y el complemento de otras fuentes permiten conocer, con bastante fidelidad, las políticas de empleo de MZA. De otras compañías, más allá de noticias dispersas en alguna monografía o en las revistas de la época hay pocos testimonios sobre sus trabajadores. Es cierto que contamos con las memorias, que se han preservado, orientadas a mostrar los resultados económicos y financieros a examen de los accionistas, pero, en ellas, las cuestiones relacionadas con el trabajo solo son breves notas o se obvian.

De la misma manera, son casi inexistentes los análisis de la época sobre la protección social en los ferrocarriles. Las lexicografías de (Matallana, 1863) y (Garcés, 1869) ofrecen un panorama de los servicios sanitarios, pero son anteriores a la constitución de los fondos dedicados a previsión y pensiones. Más interés poseen las obras de (Martín-Gamero, 1891), jefe de lo contencioso de Norte, y de (Zurdo, 1911), maquinista pionero del sindicalismo en el ferrocarril y, por su activismo, despedido de Norte. La primera es un detallado y crítico examen de las relaciones laborales en estas empresas de transporte. La segunda, el impar relato de las condiciones de trabajo de los ferroviarios españoles. Igualmente, las fuentes

hemerográficas especializadas de la época acogieron estudios y noticias sobre el trabajo en los caminos de hierro, con momentos de generosa atención sobre el tema y otros en los que se desentendieron del mismo. En todo caso, localizados los domicilios centrales de las compañías en París, los manuales del periodo objeto de estudio y la bibliografía francesa del presente proveen informaciones relevantes sobre distintos aspectos de la protección social, que facilitan una perspectiva comparada de Francia con España.

Como aportación metodológica este trabajo acude a las fuentes primarias de las empresas y, al efecto, se revisa, de forma exhaustiva, las poco examinadas actas de los distintos comités de las grandes compañías y, asimismo, los expedientes relativos al trabajo depositados en el Archivo Histórico Ferroviario. En estos documentos, y a diferencia de la literatura empresarial destinada a influir en el juicio del público, pueden localizarse las deliberaciones de los directivos para decidir qué medidas de protección social se llevarían a cabo en las compañías y cómo financiarlas.

2. Las perspectivas políticas, empresariales y obreras sobre la protección social

Durante el intervalo estudiado, los administradores de las ferroviarias inspiraron su gestión en principios de filosofía política. Pero, cuando hubo que confrontar las teorías con acciones sociales, los caminos de hierro plantearon problemas inéditos ante los cuales, al menos las grandes compañías, tuvieron que desplegar estrategias similares de gestión que no, de modo necesario, coincidieron con las ideas preconcebidas por los directivos. Las siguientes páginas estarán dedicadas, primero a sintetizar estos principios y, después, a través de la documentación examinada, a desentrañar si estuvieron orientados o no por sus criterios políticos iniciales.

En el caso de MZA, el modelo de gestión se encontraba en los principios que inspiraban a la Société d'Économie Politique. Fundada en 1842 por los discípulos de Jean-Baptiste Say, de interés especial para el presente análisis es que, entre los pensadores adheridos a este grupo, se encontraba Léon Say, nieto de citado economista y ministro de finanzas de Francia durante la década de los setenta del siglo XIX. Un hombre de la máxima confianza de la familia Rothschild, partícipe del comité directivo de Nord y al comité de París de MZA.

Los miembros de este grupo se definían como librecambistas y, en consecuencia, defendían la propiedad privada, la libertad de empresa y eliminar barreras arancelarias, con intención de permitir la concurrencia sin trabas en el mercado. Para ello, un estado mínimo tenía que garantizar el orden público, la administración de justicia y algunos derechos individuales. En el ámbito económico, mediante tipos fiscales raquíuticos, el gobierno debería restringirse a controlar el gasto público, conseguir el equilibrio presupuestario y a fomentar una política monetaria, que evitara las fluctuaciones de los tipos de interés. Cumplidos estos puntos para alcanzar la libertad económica, según esta corriente, de forma mecánica, se derivaría el progreso y el bienestar de todos los miembros de la sociedad.

Ceñidos a estas máximas y con Frédéric Bastiat y Richard Cobden como referentes, en 1857, en Madrid, se formó la Sociedad de Economía Política con una nómina integrada, entre otros, por Gabriel Rodríguez, profesor de economía en la Escuela de Ingenieros de Caminos, su alumno José Echegaray y, los políticos del sexenio, Segismundo Moret y Laureano Figuerola. Por último, en sintonía con este pensamiento, en la gestión de los caminos de hierro de España es clave el ingeniero y político Cipriano Segundo Montesinos, duque de la Victoria, a quien durante tres décadas se confió la dirección de MZA. En la empresa, la reflexión librecambista defendía la relación armónica entre capital y trabajo que, de sencilla manera, se conseguían al adherirse del empleado a los términos que ofertaba el

propietario. Los riesgos laborales, según esta ideología, formaban parte de las cláusulas voluntarias entre empleador y obrero y, en consecuencia, las dos partes debían asumir los costes. Por parte del individuo, y a su propia iniciativa, con el excedente de su salario podía ahorrar para el futuro y contratar seguros privados, que cubrieran la falta de ingresos durante el tiempo que se encontrara incapacitado para trabajar. Del misma forma, con el hábito del ahorro se conseguía superar la pobreza, en el tiempo de la vejez, cuando el obrero ya no podía ofertar sus esfuerzos al mercado. Como cometido de las empresas, a favor de la vida de sus trabajadores se podrían fomentar mutuas o cooperativas, pero cualquier otro tipo de organizaciones –cajas de resistencia, coaliciones de trabajadores o sindicatos-, tenían que ser hostigadas por pretender alterar las leyes naturales que, según los librecambistas, regían en las relaciones laborales.

Norte se orientó mediante concepciones disociadas. Los Pereire primero abrazaron las doctrinas del maestro Saint-Simon, pero abandonaron esta forma de socialismo utópico y en 1835 unieron sus iniciativas a los Rothschild en la primera ferroviaria francesa. A partir de este momento, ambas familias establecieron una colaboración estrecha con objeto de levantar varios caminos de hierro. Con la llegada del Segundo Imperio en 1852 colisionaron las prácticas de las dos familias acerca de los negocios. Conservadoras, las de los Rothschild y, en una dirección muy diferente, como poso del sansimonismo, las de Émile e Isaac Pereire guiadas por la fe en el progreso infinito a través del crédito y los ferrocarriles. Para llevar a cabo su programa, las financieras de los Pereire emitieron obligaciones desmedidas, con la creencia que los beneficios de sus empresas sostendrían los intereses de estos títulos y, efectivamente, que podrían lanzarse a la bolsa obligaciones sin fin y, así, alimentar nuevos aprovechamientos. Para intentar demostrar la rentabilidad y fortaleza de sus empresas, los Pereire desplegaron en el mercado bursátil una intensa estrategia agiotista, que motivó la intervención de Banque de France en demanda de garantías sobre las múltiples sociedades que gestionaban los Pereire. En 1867, el gobierno francés provocó la caída del Crédit Mobilier, asimismo, Norte, su compañía ferroviaria en España, suspendió pagos (Stoskopf, 2003).

Unidas al paradigma del éxito en los negocios de los sansimonianos, las ideas de Frédéric Le Play se convirtieron en decisivas en las relaciones laborales en el Segundo Imperio. Si bien, autores como (Arnault, 1984), (Gallice, 1994), (Brooke, 1998) y (Thépot, 1998) señalan que no hay discontinuidad entre Saint-Simon y de Le Play. Ambos pensadores coincidieron en sostener que, quienes disponían de conocimientos para dirigir las empresas, con éxito, debían trascender sus saberes y ser garantes del progreso de la sociedad y de su clase más pobre y numerosa. En 1855, Le Play comenzó a publicar *Les Ouvriers Européens*, una serie de estudios basados en observaciones directas sobre las formas de vida de las familias trabajadoras. En estos escritos, el sociólogo normando constató que, en los hogares obreros, a lo largo del año, sus miembros lograban ingresos de distinta naturaleza, monetaria o en especie y, por añadido, ahorros con los trabajos domésticos femeninos, que carecían de valor en el mercado. Esta idea inspiró a las empresas ferroviarias incorporar familias enteras a los empleos sin cualificación, a ser retribuidas con bajos jornales los hombres e ínfimos las mujeres, a los que se sumaban atenciones de índole benéfica. Al final, con todos estos elementos, las familias lograban mantener sus hogares, siempre que permanecieran fieles a las compañías.

Junto a los principios ideológicos de los gerentes, en un análisis de los sistemas de protección social, es ineludible dar cuenta de las aspiraciones y demandas de los obreros que, durante el tiempo de estudio, se evidenciarán en antagonismo con las empresas. En 1870 se constituyó la Federación Regional Española de la Asociación Internacional de Trabajadores, sin implantación en las empresas de los caminos de hierro. Si bien, pronto, entre los ferroviarios se evidenció que las relaciones laborales no se limitaban a la oferta de un salario aceptable en el mercado. Los maquinistas y fogoneros protagonizaron las primeras huelgas

de oficio, porque sus trabajos eran muy ásperos. Se demandaron subidas monetarias, limitar las jornadas de conducción, reposo en sus domicilios, cobertura económica para afrontar la invalidez y la senectud y, cuando acaecía la muerte en el trabajo, no dejar desamparadas a sus familias. Después, los agentes de los talleres y del telégrafo reclamarán mejoras similares y, a partir de los noventa del siglo XIX, los conflictos superarán el oficio y la empresa, extendiéndose las demandas a todos los ferroviarios y a la clase obrera, en coalición con los demás trabajadores.

3. Implantar y financiar un sistema de protección social

A diferencia de otras empresas que podían confinar el trabajo en los muros de una fábrica o en los pozos de una mina, los ferrocarriles estuvieron determinados al participar en sus actividades personas ajenas al negocio. Por este motivo, en Francia, ante la eventualidad de accidentes en los que se vieran involucrados pasajeros, los gobiernos legislaron con intención que en los caminos de hierro se minimizaran estos riesgos. Del mismo modo, en España fueron dictadas normas, meras traducciones de las francesas, sobre cómo ejecutar las obras y su mantenimiento. Respecto al factor humano, siempre a similitud del país vecino, quedaron obligados distintos oficios –maquinistas, conductores de tren, guardafrenos, jefes de estación y telegrafistas- a velar por la integridad de los viajeros y de los bienes empresariales. Estos ferroviarios, en el ejercicio de sus funciones, tenían la consideración de agentes de la autoridad y, para responder de sus actos, debían ser fijos en las plantillas.

En contraprestación a las generosas subvenciones recibidas por las empresas en los inicios, el estado prescribió obligaciones de servicio público a las compañías de los caminos de hierro. Entre ellas, el Reglamento de la Ley de Policía de los Ferro-carriles de 1859 ordenaba asistir a los viajeros que pudieran lesionarse o enfermar en las estaciones o convoyes. Pero, solo a raíz de un accidente en 1862 con pasajeros dañados, la compañía de los Rothschild abrió créditos para comprar botiquines y dotarlos de medicamentos y otros medios con los que curarlos. Asimismo, en esta fecha, MZA reglamentó el servicio sanitario y, como añadido a las atenciones obligadas a los viajeros, quedaron encomendados de reparar a los obreros accidentados o enfermos un mayor número de facultativos. Con posterioridad, se extendió la competencia médica a vigilar que la mano de obra siguiese apta en el servicio. Para ello, había que distinguir los males fingidos y negar la asistencia o separar del empleo a aquellos cuyas enfermedades y accidentes procediesen de la intemperancia, el vicio, las riñas o de riesgos no relacionados con ser ferroviario (Arró, 1892). Cuando alguien quedaba incapacitado o fallecía, el consejo de administración evaluaba las circunstancias de la pérdida y si, a su criterio, era por servir a la empresa se otorgaba un socorro. Presupuestado con los recursos del servicio sanitario, su monto se fijaba por los gerentes a su voluntad. Elevado para los viajeros y los empleados de alto grado e irrisorio el concedido a los obreros valorados inútiles o a las familias de los difuntos. Este principio de indemnizar a las víctimas se había establecido en la construcción de los ferrocarriles franceses, como proceder más barato para eludir largos y onerosos procesos judiciales. De similar manera, en el país vecino, los ferroviarios que eran estimados innecesarios por las compañías acogieron pagas por los servicios prestados (Ribeill, 1993) y (Chevandier, 2002).

Después de haberse reglamentado el servicio sanitario, a fines de 1863 el comité de Madrid de MZA encomendó al director un proyecto para establecer un montepío destinado a los empleados de la ferroviaria, cuyos estudios se alargaron. En parte, debido a que la última instancia de decisión sobre el tema recaía en el comité de París y, sobre todo, porque una vez finalizado el tendido de las líneas acabó el negocio de las ferroviarias. Pronto, los tráficos exiguos de España impidieron a las empresas de los trenes lograr resultados suficientes para afrontar las cargas financieras. Ante las dificultades del sector, el gobierno tuvo que realizar

diversas cesiones de alivio económico a las compañías. Entre ellas, con el propósito de asignar fondos a la previsión, Norte y MZA obtuvieron del gobierno la facultad de cobrar un billete de andén a quienes desearan acceder a las estaciones. De acuerdo con la propuesta de las empresas, tres cuartas partes de lo recaudado por este concepto serían dedicadas a un fondo gestionado por las ferroviarias, a su voluntad, para socorrer a empleados y obreros enfermos, heridos e inválidos y, en caso de fallecimiento, a las viudas y huérfanos. La última parte, se ponía a disposición de los gobernadores provinciales, con el propósito de destinarlo a beneficencia. Para los agentes incapacitados, Norte comenzó a estudiar un reglamento para concederles auxilios con el límite de gasto de los recursos generados por los billetes de andén. Con este objeto, autorizó al director preparar el reglamento de una caja de socorros y retiros, para ser examinado por los administradores en Francia y recibir su plácet. De igual forma, en estas fechas, MZA retomó su idea de montepío dirigido a todas las categorías laborales de la ferroviaria. Ahora bien, poco después, reflexionó que la cobertura debía adecuarse a lo que fuera aplicado por otras compañías de caminos de hierro.

A principios de abril de 1873 el Comité de París creó la “Caja de Retiros para el Personal”, a ser ratificada en la junta de accionistas de 25 de junio de 1873. Según Norte, sin retener haberes a los empleados, la caja se nutrió con la aportación realizada por la empresa del 5% de los sueldos anuales, que debía destinarse a adquirir obligaciones. Con los intereses y el importe de la amortización de los títulos, la ferroviaria se comprometía a pagar jubilaciones a los cincuenta años, después de veinte de servicio, o de forma general a los cincuenta y cinco años, prescindiéndose de las anualidades cotizadas. La cuantía de la pensión otorgada era el 1/80 de los ingresos medios de los cinco últimos años, multiplicado por el tiempo trabajado en Norte. Las viudas y huérfanos menores acogerían la mitad de la pensión.

Como complemento del servicio sanitario, en 1879 Norte fundó una caja de previsión financiada por los billetes de andén, las multas impuestas a los trabajadores, posibles donaciones y una cuota del 1% del sueldo de los empleados, que debían adherirse de manera forzosa. A cargo de ella podían, si lo solicitaban, ser asistidos de forma gratuita por los médicos, recibir fármacos los trabajadores de menores ingresos, durante un determinado tiempo, y acceder los enfermos y heridos en servicio a ayudas económicas durante la convalecencia. Del mismo modo, se concedía un socorro monetario a quien quedaba inhabilitado para el trabajo y, en caso de muerte, a la viuda e hijos menores y, finalmente, se proveían los gastos de inhumación.

MZA, por su parte, en la junta de accionistas celebrada en mayo de 1874 implantó una llamada caja de previsión destinada a los empleados y a sus familias que, asimismo, cubría los retiros. También, sin ningún desembolso por los trabajadores, este fondo se dotó con mil obligaciones aportadas por la empresa y el compromiso a que, en posteriores ejercicios, la caja recogería los intereses y el producto de la venta de los títulos amortizados, más una aportación a criterio del accionariado de la compañía. Con coberturas similares, la diferencia entre las dos ferroviarias radicaba en la cláusula de los Rothschild de tener que cumplir sesenta años y treinta de servicio para ser pensionista (MZA, 1875).

4. De la teoría política a la práctica empresarial

Hasta aquí los principios de la filosofía política de los gestores y el relato acerca de cómo se formaron las primeras instituciones de protección social en España. Las siguientes páginas estarán dedicadas a analizar por qué las compañías ferroviarias, a diferencia de otras empresas, desarrollaron sistemas de previsión social y a qué respondieron estas instituciones en el contexto político y económico de la época.

Al respecto, hasta la creación del Instituto de Reformas Sociales, en España faltaron textos que ofrecieran una visión sobre el tema, porque las decisiones, al menos en las

empresas más grandes del Reino, se pensaron y adoptaron en París. Por eso hay que recordar, con brevedad, que en Francia el servicio sanitario pronto se generalizó en las compañías férreas y, de igual manera, compensaciones por accidente, enfermedad y deceso. En 1850, a partir de los trabajos de la comisión dirigida por Benoist d'Azy, alumno de Le Play, el estado francés instituyó una caja nacional de jubilaciones en la vejez. Tres años después, las ferroviarias comenzaron a implantar un régimen propio de pensiones, en cierta medida, para complementar las cuotas voluntarias de los obreros a la caja nacional y, sobre todo, como ejercicio de tutela sobre los trabajadores. Este último paso dedicado a dar seguridad económica a los ancianos quedó acompañado de diferentes reflexiones de los gestores, que aquí, por la obligada extensión del análisis, solo pueden ser sintetizadas.

A juicio de (Perdonnet, 1859), también, discípulo de Le Play, estas medidas respondían tanto a un deber de los empresarios, como a un reposado cálculo porque, gracias a estos desembolsos, los obreros ofrecían una dedicación que sería negada a las compañías avaras y egoístas. Por su parte, (Jacqmin, 1878) defendía que cada empresa debía estudiar la forma de reclutar y mantener sus plantillas y, para ello, uno de los instrumentos, radicaba en ofrecerles previsión y retiros. Asimismo, señalaba que, estas concesiones empresariales lograban impedir los litigios con los obreros. El director del comité de París de Norte, Isaac (Pereire, 1878) juzgaba que, entre las reformas a adoptar frente al espectro del socialismo, las pensiones en beneficio de todas las clases, sin excepción, habían sido la principal aportación de la generosidad de los jefes ferroviarios, a ser ampliada al resto de las empresas. Además, el gestor de Norte, con esta medida y otras, reivindicó haber cumplido con la misión de Saint-Simon de favorecer a la clase más pobre. Por su parte, (Picard, 1887), desde el librecambismo y cercano a los Rothschild, valoraba las pensiones como un deber moral y, al mismo tiempo, filantrópico que debían ejercer las compañías, pero sin plegarse a exigencias de los trabajadores, ni a la intervención del estado. A su juicio, las cajas formaban parte de los medios empresariales concebidos para retener a los agentes experimentados que estaban en plena posesión de sus facultades. De ellos, aparte, se esperaba un comportamiento sensato, porque en caso de plantear conflictos, como sanción, perderían sus depósitos para la vejez. Por último, el consejero del comité de París de MZA (Say, en Lavéleye, 1892) se declaraba favorable a tratar las pensiones como un coste, con objeto de evitar la salida de los trabajadores no cualificados y los de talleres y, por añadido, esquivar la insumisión de los obreros.

En España, a fines de los sesenta del XIX la asistencia médica en los ferrocarriles era común, pero no así los fármacos, cuya dispensa se limitaba a los obreros de sueldos más bajos, se restringía a un determinado tiempo o no formaban parte de las ayudas concedidas (Garcés, 1869). Otro asunto fueron las indemnizaciones económicas -mínimas- que podían acogerse por las bajas en situaciones de enfermedad o accidente. Por ello, la falta de cajas previsoras en España motivó que los trabajadores valoraran ocultar las dolencias o daños físicos para no exponerse a ser separados de sus tareas y, por tanto, verse privados del salario o recibir solo una fracción de este (Arró, 1892).

Con atraso patente respecto a las casas centrales en Francia y durante los sucesos de la Comuna de París, las empresas cuyo control recaía en el Crédito Mobiliario Español, la entidad creada por los Pereire para financiar sus negocios en España, comenzaron a adoptar medidas defensivas. Así, lo reconocía el ingeniero de las minas de Barruelo, que suministraban el carbón a las locomotoras de Norte, al enviar un inserto a la prensa, en el que mostraba preocupación por "los espantosos acontecimientos de París". Justificada la alarma ante movimientos insurreccionales, anunciaba la modificación de los estatutos de la caja de socorros, "que hoy día es de urgencia".

Junto a esta medida de fomento de la paz, en Norte comenzaron a introducirse medidas de gracia patronal destinadas a las familias. Esto era debido a que, los Pereire juzgaban al personal casado menos proclive a secundar litigios, porque, si eran despedidos, comprometían el suministro de su hogar. Por esto, en 1872 Norte otorgó un auxilio por el nacimiento de un hijo a los agentes con sueldo menor a 6.000 reales. Además, anticipándose a la posibilidad que los hombres estimaran sus pagas como insuficientes, se adoptaron otras disposiciones para que los hogares completaran sus necesidades. Así, y de forma similar a lo que ya se había probado en los ferrocarriles franceses orientados por el pensamiento de Le Play, el Comité de Norte en París propuso fundar una caja de préstamos, mejorar el economato y construir escuelas reservadas a los hijos de empleados, a los que deberían facilitarse billetes gratuitos en tren para asistir a las clases. Por último, para integrar a todos los miembros de la familia en la empresa, la escuela de Valladolid preparaba el ingreso en Norte a los descendientes de los ferroviarios y, además, las mujeres de los obreros fueron encargadas de confeccionar ropa a ser vendida, a precio asequible, en los comercios empresariales de Valladolid y Barruelo.

Al mismo tiempo que pretendía implementarse este programa patronal, la mayoría de las compañías españolas tuvieron que afrontar litigios con sus trabajadores. El detenido examen de las actas de las ferroviarias permite reconstruir que, con verosimilitud, tuvo su aliento en las solicitudes de 1871 de los maquinistas y fogoneros franceses que, sin convocar paros, quedaron saldadas con separaciones numerosas (Janzé, 1875). A un lado y otro de los Pirineos, se coincidió en demandar aumentos en las remuneraciones, mejoras en los tiempos de trabajo y descanso semanal, establecer criterios rigurosos para los ascensos de los empleados de tracción y, ante la cuestionada disciplina estricta de las compañías, crear una comisión que tratara los casos de quienes eran destituidos. Como diferencias reivindicativas, los franceses solicitaban cajas de previsión y pensiones independientes de las empresas, los españoles que se crearan las cajas.

La primera huelga se localiza en junio de 1872 en la compañía de Alar a Santander y, además, en breve tiempo las empresas de los caminos de hierro, en distinta medida, se vieron afectadas por la Tercera Guerra Carlista. Con propósito de asegurar el tráfico en los conflictos bélicos, huelgas y perturbaciones del orden, en noviembre 1872 el ministro de Fomento José Echegaray impulsó una comisión especial. Integrada, entre otros, por Antonio Ros de Olano (MZA) y Tomás de Ibarrola (Norte), en la exposición de motivos para iniciar las deliberaciones acerca de cómo abordar estos problemas, se enfatizaba la libertad de empresa y, al mismo tiempo, el derecho a coligarse y negar el trabajo. Ahora bien, estos últimos derechos, sin alterar el ejercicio –libre- de la industria y el comercio, el orden público y la prestación del correo, cuyo acarreo estaba comisionado por el estado a las ferroviarias. Con estos argumentos, la comisión sentenciaba que, el gobierno tenía que estar dispuesto a suplir a quienes fueran agredidos o abandonaran su puesto de trabajo. Para ello, en estos casos excepcionales, debería instruirse a empleados civiles o a las fuerzas del ejército, con el fin de impedir que se suspendiera el servicio de trenes.

En las dos grandes ferroviarias, las huelgas tuvieron repercusiones muy diferentes. En MZA, los operarios obtuvieron la promesa de ajustar los recorridos de los trenes a las jornadas de las parejas de tracción, mejoras en las retribuciones, un día de descanso mensual y la promesa que las enfermedades del personal de la compañía serían protegidas. En el caso de Norte, mientras acontecían los paros, el comité de París ideó una plantilla de tracción formada por extranjeros contratados con objeto de romper la huelga, algunos dóciles a la empresa y los que imploraron ser readmitidos. El resto, de los trabajadores dedicados a este servicio, un importante número, fue revocado.

Poco después, emergieron las cajas de pensiones y lo hicieron ante la conflictividad laboral, el nacimiento del asociacionismo obrero y para anticipar cambios en la política del estado desde el librecambismo a posiciones comprometidas con lo social. En esta dirección, a comienzos de 1873 el gobierno de Estanislao Figueras anunció mejoras en la jornada de trabajo, la seguridad e higiene laboral, la instrucción de menores y la facultad de crear jurados de empresa. En breve, Norte fundó un fondo de jubilaciones. Medida que implicaría un sacrificio económico poco considerable y, a juicio de París, con la ventaja de prevenir las huelgas, porque la paga sería negada a los despedidos o dimisionarios.

Si concedemos veracidad al relato de Norte, las pensiones se nutrían gracias a una aportación de la empresa equivalente al 5% de los costes laborales, dedicada a adquirir obligaciones de la misma compañía. Desconocemos si se desembolsaba el valor estampillado en los títulos, pero, en un contexto de guerra, huelgas y pérdidas de Norte, puestos en mercado su venta estaría condicionada a ofrecer primas de descuento muy elevadas o no hubieran acogido compradores. Además, del examen de las actas se deduce que, las obligaciones fueron usadas en diversos tratos financieros con el Crédito Mobiliario Español para sanear a la ferroviaria. Lo que no admite dudas es que, con estas operaciones de autocartera, ejercicio tras ejercicio, Norte lograba un superávit suculento respecto a las cargas asumidas por la empresa con sus trabajadores, que engrosaban el pasivo como reservas en concepto de caja de retiros.

Norte reconocía en 1890 que “como las pensiones son insuficientes para atender a la subsistencia de los agentes retirados, se ha encargado un estudio a un especialista en cálculos para elevar la base del retiro [...] sin aumentar en nada las cargas de la compañía”. En todo caso, las jubilaciones de los ferroviarios se presentaron, y así fue creído y relatado por el sociólogo reformista (Sanz y Escartín, 1893), como un avance en el bienestar de los obreros. En otra dirección, (Martín-Gamero 1891), mejor conocedor del tema por ser un técnico elevado de Norte advertía que las pensiones eran en sumo grado pequeñas, sin poder atender a las necesidades más perentorias de la vida reducidas a su expresión más mínima. Por lo tanto, para casi todos los trabajadores, la jubilación solo llegaba cuando su salud estaba muy deteriorada y, en consecuencia, el intervalo de tiempo que las empresas debían satisfacer desembolsos por este concepto era reducido.

Una vez manifestada la intención de mejorar las pensiones, a principios de los noventa se produjo una caída de los tráficos férreos y una fuerte devaluación de la peseta respecto al franco. Al tiempo, Norte no pudo atender el pago de su desproporcionado capital en obligaciones depositadas en moneda francesa y tuvo que enfrentarse a una crisis financiera extrema. En 1894 se interpuso una denuncia contra Norte por desaparecer la reserva de la vejez de sus trabajadores, que quedó sustanciada. Sin ofrecer explicaciones, la junta de accionistas de 1897 adoptó que las pensiones se pagarían. A partir del siguiente ejercicio, y durante décadas, figuraron 10,6 millones fijos en el pasivo que, según la ferroviaria eran la “garantía de las pensiones de retiro”. En 1899 se retomó el asunto de la caja con motivo de un artículo de prensa que acusaba a Norte de apropiarse de los fondos y de falsificar documentos. El diputado republicano (Blasco Ibáñez, en Utrera 1998), intervino en el Congreso sobre estos aspectos, sin acoger interés de la Cámara. Poco después, el tema se derivó al juzgado, que no encontró indicios de fraude y dictó el sobreseimiento del caso.

En estas fechas se produjo un cambio reseñable en el sistema de previsión, después de fusionarse MZA con el ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia. Los catalanes sumaban cerca de cuatro mil empleados, pero, más allá de un efectivo servicio sanitario, carecían de otras medidas benefactoras. Por eso, desde primero de 1900, por acuerdo del consejo y de los comités de París y Barcelona, MZA admitió bajo su cobertura a todo el personal fijo permanente y de minas -15.370 agentes hombres y mujeres, 2.192 aprendices,

meritorios o acogidos a otras figuras-. También, sin ningún desembolso por los trabajadores, se asumió que la nueva caja de previsión recibiría una cuantía sin determinar de la compañía, el importe de los billetes de andén, multas, donativos y los intereses de las obligaciones que constituían el remanente de la liquidación de la anterior caja (MZA, 1901).

Conclusiones

A diferencia de otras empresas, los ferrocarriles debieron proteger a sus clientes de los riesgos que se experimentaban en su actividad. Por eso, cuando ocurría un accidente el servicio sanitario les prestaba asistencia médica, suministraba fármacos e indemnizaba a los heridos y muertos. Ahora bien, quien contrataba un transporte con una empresa, para llegar sano y a tiempo a destino, se acogía a usos mercantiles regulados por el compromiso libre entre partes, pero las relaciones laborales eran otra cosa. Como se ha examinado, el librecambismo entendía que, más allá del deber filantrópico de la atención física a los enfermos y lesionados en servicio, a través del ahorro, el obrero debía prever las situaciones en las que, a lo largo de su vida, no podía ofertar su fuerza de trabajo y, en consecuencia, carecería de recursos. En todo caso, en los ferrocarriles no funcionó mecánicamente la “libre adhesión” del trabajador a las condiciones de la empresa. Muchos abandonaron sus puestos por la dureza y la disciplina exigida en las tareas y otros se vieron atraídos por los jornales mayores de otros sectores, aunque solo fueran trabajos de temporada.

Así, en contraste con otras empresas, los ferrocarriles precisaban sincronizar sus operaciones de una forma muy precisa y, para ello, debían disponer de empleados experimentados que, además, en muchos puestos tenían difícil sustitución. Por esto, con objeto de reclutar, fidelizar y exhibir la situación de los ferroviarios como ventajosa respecto a otros trabajadores, aunque significara algún coste, en Francia las compañías tomaron el mando de las cajas de previsión y vejez y fomentaron el trabajo de las familias en el seno de los caminos de hierro.

En España, las cajas emergieron cuando los ferroviarios tuvieron capacidad de reivindicar mejoras, pero las compañías las hicieron propias como una medida de gracia, con el relato que, la previsión y las pensiones se otorgaron sin que mediara obligación alguna con los trabajadores y sin que éstos satisficieran cuotas. Desde las empresas, solo hubo un mínimo desembolso, si se realizó, porque las cajas se financiaron con multas a los empleados, los billetes de andén y en Norte con el 1% de los salarios. Incluso, los fondos que debían dedicarse a la vejez formaron parte de complejos manejos de autocartera que, en la empresa de los Pereire, todo indica que sirvieron para lograr pingües beneficios diluidos en su pasivo.

Norte compareció ante la opinión pública como la empresa más generosa de España, porque, sus ferroviarios podían jubilarse antes y con algún mayor ingreso que los de MZA. Sin embargo, los Pereire excluían de las pensiones a los obreros pagados a jornal, al personal auxiliar y a las mujeres. En cifras, con las cláusulas de Norte quedaban asistidos en la vejez 7.200 empleados, menos de una tercera parte de los 24.000 que contaba a principios del siglo XX. Por su parte, MZA estaba dispuesta a pagar pensiones, como se ha señalado, a casi la totalidad de la plantilla. En todo caso, las cajas fueron un instrumento de control de la mano de obra. Esto es debido a que se perdían por enfermedad o accidente simulado, absentismo, malversación, falta de probidad, actos de hostilidad, ser separados por comprometer la integridad física de los viajeros o los bienes de la empresa o al dimitir para emplearse en otro sitio. Por último, con todas estas condiciones, las coberturas sanitarias, de previsión y vejez se limitaban en España a dos empresas y los riesgos de ser ferroviario provocaron un sinnúmero de inválidos que, en la mayoría de las compañías, eran despedidos sin medios de subsistencia. Tal vez, podrían recibir algo de caridad, de la misma manera que, las numerosas viudas y huérfanos.

Este problema comenzó a estudiarse por la Comisión de Reformas Sociales de 1883, pero sin ofrecerse medidas razonables hasta el Reglamento de ley de accidentes de trabajo en julio de 1900. Una norma que atribuía la responsabilidad de los daños a los patrones, salvo fuerza extraña, y proponía prestaciones casi coincidentes con las que ya otorgaban las grandes ferroviarias durante las bajas de los obreros –mitad de sueldo en caso de baja y remedio monetario en la incapacidad permanente y el deceso-. El tema de las pensiones quedó aplazado durante décadas.

Bibliografía

- ARNAULT F. (1984), « Frédéric Le Play, de la métallurgie à la science sociale », *Revue française de sociologie*, 25-3 : 437-457.
- ARRÓ, F. P. (1892), *Estadística médica de la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia, Septenio 1879-1885*, Barcelona, Heinrich.
- BROOKE, M. (1998), *Le Play: engineer and social scientist*, New York, Routledge.
- CHEVANDIER, C. (2002), *Cheminots en greve: ou la construction d'une identité (1848–2001)*, París, Maisonneuve & Larose.
- GALLICE, F. (1994), « Les ingénieurs saint-simoniens : le mariage de l'utopie et de la raison? », *Recherches contemporaines*, 2: 5–25.
- GARCES, B.V. (1869), *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferrocarriles españoles bajo el aspecto legal, técnico, administrativo y comercial de los mismos*, Madrid, Indicador de los Caminos de Hierro.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1913), *Conflicto de obreros y empleados de las Compañías de Ferrocarriles*, Madrid, Sucesora de M. Minuesa.
- JACQMIN, F. (1878), *Étude sur l'exploitation des chemins de fer par l'État*, París, Jules Claye.
- JANZE, Ch-A. (1875), *Les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés : pétition des délégués de 8,000 mécaniciens et chauffeurs en 1871, proposition Cazot*, París, Saint-Brieuc.
- LAVÉLEYE, G. (1892), « Exposé de la question des caisses de retraite et de secours », *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer* : 1561-1780.
- LEMERCIER, M. (1905), « De la question des institutions de prévoyance », *En Bulletin du Congrès International des Chemins de fer. Vol XIX, nº5* : 1599-1743.
- MARQUINA, J. (1940), *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1859-1939)*, Madrid, Espasa Calpe.
- MARTÍN-GAMERO, A. (1891), *Constitución y organización de las compañías de ferrocarriles y carácter jurídico, condiciones y relaciones de sus empleados*, Madrid, Imprenta General de los Ferrocarriles.
- MATALLANA, M. (1863), *Vocabulario descriptivo de ferrocarriles*, Zaragoza, Roque Gallifa.
- MZA (1875), *Reglamento de la Caja de Previsión para los empleados de la Compañía*, Madrid, Manuel Minuesa.
- MZA (1901), *Memoria que la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante presenta a la dirección general de obras públicas en cumplimiento de la Real orden de 5 de diciembre de 1900 sobre revisión de tarifas máximas legales*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- NORTE (1912), *Instituciones establecidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en favor de su personal y mejoras que la Compañía concedió al mismo en los últimos años*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.
- NORTE (1916), *La Compañía del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto el problema ferroviario*, Madrid, Imprenta Central de los Ferrocarriles.

- PERDONNET, A. (1859), *Notions générales sur les chemins de fer*, Paris, Lacroix et Baudry
- PEREIRE, I. (1878), *La question religieuse*, París, Cl. Motteroz.
- PICARD, A. (1887), *Traité des chemins de fer : économie politique, commerce, finances, administration, droit, études comparées sur les chemins de fer étrangers*. Tome troisième, Poitiers, Imprimerie Blais, Roy et cie.
- RIBEILL, G. (1980), *Le Personnel des Compagnies de chemins de fer. Matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions*, Tome 1, Des origines à 1914, Paris, Développement et aménagement.
- RIBEILL, G. (1993), *La révolution ferroviaire : la formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, París, Belin.
- SANZ y ESCARTÍN, E. (1893), *El Estado y la Reforma Social*, Madrid, Soc. Edit. de S. Francisco de Sales.
- STOSKOPF, N. (2003), "From the private bank to the joint-stock bank: the case of France (second half of the 19th century)". Helsinki, 6th Annual Congress of the European Business History Association.
- THEPOT, A. (1998), *Histoire du corps des Mines au XIXème siècle*, París, Editions Eska.
- UTRERA, F. (1998), *¡Diputado Blasco Ibañez! Memorias Parlamentarias*, Madrid, HMR Hijos de Muley-Rubio.
- ZURDO, L. (1911), *Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis después*, Barcelona, Henrich y Compañía.