

## **EL INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES Y LA CONFLICTIVIDAD LABORAL EN LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS (1903 – 1923)**

**Ignacio Meana Martínez** Dirección General de Grandes Proyectos de Alta Velocidad. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

### RESUMEN

En 1903, la Comisión de Reformas Sociales, creada en 1883, dio paso a un organismo mucho más dinámico que acometió en gran medida la “cuestión social”: el Instituto de Reformas Sociales. Este nuevo organismo funcionó, de facto, hasta 1923, y constituyó el instrumento principal que permitió la intervención del Estado en los problemas sociolaborales tanto de los trabajadores ferroviarios como de otros sectores.

En este documento, se pretende analizar el papel mediador del Instituto de Reformas Sociales en la conflictividad laboral ferroviaria de los últimos años de la Restauración. Sin duda, el Instituto permitió poner en práctica las tendencias krausistas y liberales, que hombres como Gumersindo de Azcárate imprimieron desde su misma presidencia, y que hasta ese momento había sido desarrollada de modo casi filosófico en el Instituto Libre de Enseñanza o en la Comisión de Reformas Sociales, por personajes como Giner de los Ríos, Salmerón, Moret o el propio Azcárate.

Entre los principales cometidos del Instituto de Reformas Sociales con respecto al ferrocarril, hay que considerar el mantenimiento del equilibrio necesario entre la dualidad Gobierno – Compañías Ferroviarias y los obreros de estas últimas, en una época en que una huelga ferroviaria paralizaba el único modo de transporte moderno de España, colapsando el país.

En efecto, durante el periodo más activo de huelgas ferroviarias, algunas tan recogidas en la historiografía como las de 1912 y las del bienio 1916-1917, las Compañías aún mantenían reminiscencias del sentido paternalista de la empresa, en muchos casos renegaban de la actuación estatal, y en otros solicitaban exclusivamente el concurso de la fuerza pública, mientras el Gobierno militarizaba o decretaba el Estado de Guerra. Por su parte, los sindicatos y las organizaciones obreras se radicalizaban ante los despidos masivos y las represalias desproporcionadas, derivando la problemática hacia asuntos que nada tenían que ver con las reivindicaciones originales.

No pocas veces el Instituto de Reformas Sociales, dependiente en último término de los Gobiernos Restauradores, medió de forma ecuánime, aún analizándolo con la perspectiva que nos han dado los 90 años transcurridos desde entonces, en el baricentro de un conflictivo triángulo de intereses.

# 1 EL REFORMISMO SOCIAL EN LAS ANTIGUAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS

## 1.1 Del *laissez faire* al intervencionismo estatal

Según recuerda Marraud González<sup>1</sup>, en Europa el planteamiento de la “cuestión social” y el papel que las instituciones deben interpretar al respecto, es un hecho desde los años 30 del siglo XIX. En España, sin embargo, aunque existe una corriente intelectual favorable al intervencionismo social del estado desde los últimos años del siglo XIX, encabezada en gran medida por aquellos que serían responsables de la creación del Instituto de Reformas Sociales, parece muy aventurado considerar una mínima protección legal del trabajador hasta la creación de la Comisión de Reformas Sociales en 1883, y sobre todo hasta la promulgación de la Ley de 1900 sobre el trabajo de mujeres y niños.

Al menos hasta 1883, el intervencionismo estatal en la “cuestión social”, y en los conflictos que se generaban, era muy limitada, casi inexistente, dejando en manos del patrono su relación con el proletariado. Muchos autores han coincidido en denominar esta pseudopolítica social con el término francés *laissez faire*<sup>2</sup>.

Un dejar hacer, que Martí describe a la perfección al narrar el “conflicto de la media hora” de los obreros hiladores catalanes, en mayo de 1855. La semana laboral de estos obreros constaba de sesenta y nueve horas (doce de lunes a viernes y diez los sábados), y el conflicto estalló cuando fueron requeridos por el patronos para realizar media hora más en la jornada sabatina, en aquellas semanas en las que se hubiera disfrutado de algún día de fiesta. Los obreros se negaron y solicitaron el arbitraje del Gobernador Civil de Barcelona, que se inhibió el 8 de junio, “para no estorbar la libertad de patronos y obreros”. Esta era la esencia del *laissez faire*.

El conflicto de los hiladores terminó con un manifiesto de éstos criticando que el representante de gobierno que “legisla sobre las libertades y que restringe aún la asociación, se negase, si no a patrocinar a una clase, al menos a intervenir en un desacuerdo que por su carácter puede ser un manantial de nuevas calamidades públicas”. Como se ve, ya desde 1855 se promovía por parte del proletariado una política intervencionista que emanara directamente del Gobierno, al menos hasta que los obreros “nombraran a sus propios diputados”.

---

<sup>1</sup> Gerardo Marraud Fernández es Director de la Biblioteca de la Universidad de Vigo y Ex\_Consejero técnico del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

<sup>2</sup> Tomado directamente del francés, literalmente, “dejar hacer”. Refleja la actitud de los poderes legislativo y ejecutivo hacia la cuestión social, que se margina a lo exclusivamente privativo (relación compañía – empleado).

En cómo llegó la onda intervencionista a la élite política, y en cómo se aplicó ésta por los regeneracionistas que superaron la dualidad Cánovas – Sagasta, tienen mucho que ver los elementos kraussistas, en especial Segismundo Moret<sup>3</sup>, Gumersindo de Azcárate<sup>4</sup> y el Grupo de Oviedo<sup>5</sup>.

## **1.2 El krausismo y el sindicalismo católico**

Según el diccionario de la RAE, el krausismo es el sistema filosófico ideado por el alemán Friedrich Krause a principios del siglo XIX, que se funda en una conciliación entre el teísmo y el panteísmo, según la cual Dios, sin ser el mundo ni estar fuera de él, lo contiene en sí y de él trasciende.

El krausismo fue importado por un joven profesor de la Universidad de Madrid, Julián Sanz del Río, becado en Alemania durante la regencia de Espartero. Esta beca estaba enmarcada en el contexto de la superación del monopolio intelectual y educativo que habían supuesto los innumerables gobiernos moderados, mediante el contacto de intelectuales españoles con otras escuelas europeas.

Sanz del Río fue captado por las enseñanzas del alemán Friedrich Krause, que hablaba de la realización del yo mediante la autodeterminación de la voluntad. Es decir, la autorrealización moral del individuo implica la autonomía de la voluntad. La confianza en la voluntad del individuo y los demás principios del krausismo eran, objetivamente, de difícil digestión, pero tuvo cierto éxito en la élite intelectual española. De hecho, sus más sobresalientes representantes tuvieron mucho que ver en la política social y educativa<sup>6</sup> de los últimos años del siglo XIX y los primeros del XX.

La principal virtud de los krausistas para acaparar el protagonismo en materia social, fue la equidistancia con conservadores y liberales. Así, la Comisión de Reformas Sociales, primer órgano intervencionista, nace en pleno desarrollo del turnismo canovista de

---

<sup>3</sup> Segismundo Moret y Pedregast nació en Cádiz, el 2 de junio de 1833 y fue un político, literato y hacendista español, de tendencia kraussista que formó parte del Partido Liberal, colaborando con Práxedes Mateo Sagasta. Ocupó por dos veces la Presidencia del Gobierno, y falleció el 28 de enero de 1913 en Madrid.

<sup>4</sup> Gumersindo de Azcárate fue un político, catedrático, filósofo y orador español, de filiación kraussista, nacido en León en 1840 y fallecido en Madrid en 1917. Fue diputado desde 1864, y ocupó durante 14 años la Presidencia del Instituto de Reformas Sociales, habiendo pertenecido anteriormente al Instituto Libre de Enseñanza.

<sup>5</sup> El grupo de Oviedo lo formaron profesores de la Universidad asturiana, afectos todos ellos al krausismo. Los más representativos eran Adolfo Álvarez Buylla, Leopoldo “Alas” Clarín, Adolfo González Posada, Aniceto Sela y Rafael Altamira.

<sup>6</sup> En 1876 se inaugura el Instituto Libre de Enseñanza, empresa casi filosófica que, aparte de la labor pedagógica, trata sobre la polémica de la ciencia, y el positivismo en los famosos debates del Ateneo de Madrid.

1874, pero de la mano del liberal José de Posada Herrera, que ostentaba la Presidencia del Gobierno, y con Segismundo Moret, como Ministro de Gobernación. Este último, junto a otros krausistas y socialcatólicos, aparecerán en 1903 durante el proceso de creación del Instituto de Reformas Sociales, bajo el gobierno conservador de Francisco Silvela<sup>7</sup>. Posteriormente, la estructura organizativa del Instituto sobrevivirá a innumerables gobiernos de todas las tendencias, prácticamente inalterada, con Gumersindo de Azcárate como Presidente, desde 1903 hasta su fallecimiento en 1917. Esta estructura sobrevivió a 19 cambios de Gobierno, y como se analizará, el final de Azcárate supuso también el del Instituto.



**Ilustración 1. Valor filatélico matasellado, de 1933, en calcografía con perfil de Gumersindo de Azcárate. Fuente: Catálogo unificado Edifil de sellos de España (2001)**

### **1.3 Necesidad del reformismo social en las antiguas Compañías**

En cuanto al obrero ferroviario, éste nace en España a mediados del siglo XIX y pronto se convierten en un gremio de indudable poder social, pues tienen a su disposición el único medio de transporte que supera, por fin, las calzadas romanas.

Se podría considerar la situación del obrero ferroviario hasta 1900 como buena, en comparación con la de otros gremios; al menos con la de los hiladores de Barcelona de 1855. Sin embargo, la doctrina *laissez faire* fue la predominante hasta la creación de la

---

<sup>7</sup> En 1902 hubo un intento de crear el Instituto del Trabajo, promovido por Canalejas, pero no pasa el trámite del senado. Al año siguiente, 1903, por la sistemática canoviana del turno, le toca al partido conservador. De forma similar al Instituto del Trabajo, promueve el Instituto de Reformas Sociales, manteniendo a los “intervencionistas científicos” y a los krausistas al frente.

Comisión de Reformas Sociales y aún hasta los primeros años del siglo XX. Las ayudas sociales, por ejemplo, dependían de resoluciones concretas de los Consejos de Administración de las Compañías sobre casos puntuales, en una concepción paternalista de las relaciones patronal – obrero. Así, existieron casos de viudas compensadas con ciertas cantidades económicas, o con puestos de trabajo como guardabarreras: las guardesas, cuyo sueldo, por otra parte, era ínfimo.

Juez Gonzalo<sup>8</sup>, habla de numerosos conflictos, no necesariamente huelgas o *locks – out*, hasta que se reconoció el derecho a la existencia de organizaciones obreras en 1881, e implícitamente el derecho a la huelga, en 1901<sup>9</sup>. Se resumen en la tabla siguiente:

<b>Año</b>	<b>Motivo / Protagonistas</b>	<b>Respuesta de la empresa</b>
1859	Personal de talleres de MZA, en solidaridad por el despido de varios compañeros	Cierre provisional de los talleres
1868	Insubordinación del personal de talleres de MZA. La compañía solicita el establecimiento de un retén de la Guardia Civil en esas dependencias.	El Gobernador Civil accede a la petición de guardias civiles realizada por la Compañía.
1872	Conflicto generado por 20 mancebos de fragua de los talleres de MZA	
1872	Huelga de los obreros del ferrocarril Alar del Rey – Santander, y de los operarios del ferrocarril de Málaga	
1873	Huelga de maquinistas, fogoneros y aspirantes del ferrocarril de Valencia, de Reus, de Zaragoza y de distintos depósitos de MZA.	El Consejo de Administración declara no poder acceder a sus peticiones, aunque luego concede algunas mejoras <sup>10</sup> .
1873	Huelga del personal de conducción de la compañía del Norte, de Almansa a Valencia y Tarragona, y también en Navarra y las Provincias Vascongadas.	

**Tabla 1. Huelgas, *locks out* y otros conflictos ferroviarios, anteriores a 1873. Fuente: Juez Gonzalo (2000), pp. 91 – 93 y elaboración propia.**

Como en el caso de los hiladores catalanes, el arbitraje durante estos años no existía, o al menos de la manera que lo solicitaban los reivindicadores. Por ejemplo, en 1868, el

<sup>8</sup> Juez Gonzalo (2000), p.92

<sup>9</sup> El derecho a la huelga no fue reconocido hasta la ley de 27 de abril de 1909, aunque estaba admitido implícitamente desde 1901, cuando una Real Orden obligaba a que los obreros de ferrocarriles avisaran de toda huelga, al menos, con 15 días de antelación.

<sup>10</sup> Según Juez Gonzalo (2000), p.92, el Consejo aprueba una serie de medidas que tienen el fin de mejorar las condiciones de trabajo, el régimen económico, el descanso del personal, los días de permiso, el aumento de los gastos de viaje de seis a ocho reales y el aumento de sueldo fijo a costa de las primas, de maquinistas y fogoneros.

Gobernador Civil únicamente accede a establecer un retén de la Guardia Civil en unos talleres insubordinados, pero no es un elemento más que permita solucionar el conflicto planteado. La intervención estatal continuaba siendo mínima unos años más tarde, y en la huelga más documentada, la del personal de conducción de MZA de 1873, la negociación se llevó a cabo directamente entre la empresa y los obreros. Estos últimos, ni siquiera disponían de una mínima legislación que amparase su actitud.

Así pues, desde que el 28 de octubre de 1843 se inauguró la línea Barcelona – Mataró, hasta la creación de la Comisión de Reformas Sociales, se parte de un escenario de gobiernos moderados con algunas alternancias liberales, cuyos vaivenes no modifican sustancialmente la situación del obrero ferroviario. Tras la “Gloriosa”, el fracaso absoluto de la I República, y la estabilización política con el poco ortodoxo sistema del turno, se continuó sin intervenir de facto en la cuestión hasta 1883.

Pero correspondió a los encargados de regenerar la vida política tras la muerte de Sagasta y Cánovas, el atacar de manera insoslayable la cuestión social. Así, de la mano de los krausistas y sobreponiéndose a las luchas políticas entre liberales y conservadores, nació el Instituto de Reformas Sociales.

#### **1.4 El intervencionismo científico: el Instituto de Reformas Sociales**

Las teorías filosóficas alemanas, ya un poco desfasadas en el resto de Europa, en el campo social, promueven en España la independencia inicial del Instituto de Reformas Sociales, que como se verá más adelante no fue percibida como tal, primero por los obreros y luego por la patronal. El kraussismo de Azcárate propugna un intervencionismo social del estado desde el punto de vista científico y en gran medida estadístico.

En la práctica, el Instituto recibe cuatro encomiendas básicas; estudio y análisis de la cuestión social, recopilación de estadísticas laborales, organización de la Inspección del Trabajo, y asesoramiento al Gobierno en materia social y laboral.

Los cuatro puntos se acometieron, desde un fino trabajo de biblioteca, y la burocracia adecuada, articulándolo todo a través de un publicación mensual del máximo interés, el Boletín del Instituto de Reformas Sociales, cerrándose así el trinomio estudio – actuación - información, en que se basaron los trabajos del Instituto.

Martín Valverde afirma que además de los puntos descritos, una función principal del nuevo organismo a la que debía subordinarse la función de estudio e información era la preparación legislativa y la supervisión del cumplimiento de la normativa laboral.

Ese proceso de estudio – actuación – información (intervencionismo científico), fue la clave del éxito que ciertamente tuvo el Instituto para que se abandonase poco a poco el *laissez faire* de forma general, pero también lo fue en la falta de operatividad que demostró el Instituto en el último cometido importante y también el más mediático; la intervención en la resolución de conflictos.

## **2 DEL INTERVENCIONISMO CIENTÍFICO A LA PRÁCTICA EN LOS CONFLICTOS LABORALES FERROVIARIOS**

### **2.1 El papel del Instituto de Reformas Sociales hasta 1911**

Los antecedentes de lo que algunos autores<sup>11</sup> llaman Bienio Bolchevique (1917 – 1919), se pueden fijar en el campo ferroviario a partir de 1911. Hasta ese momento, el Instituto de Reformas Sociales, no había mediado directamente en conflicto alguno, aunque el gobierno se había solicitado sus servicios para la redacción de informes, que coincidían plenamente con lo éste quería oír.

El caso más notable es el de la huelga de la Mina La Reunión, propiedad de MZA, supuestamente generada a causa de un accidente en el que fallecieron 62 personas. A causa de esto, el 16 de mayo de 1904, los trabajadores de MZA en los talleres de Madrid abandonaron sus puestos de trabajo, y trataron de cortar la vía férrea, circunstancia que fue impedida por la Guardia Civil.

El pronunciamiento del Instituto de Reformas Sociales fue claro: la preparación de la huelga era previa al accidente. Esta respuesta satisfizo plenamente al gobierno conservador de Maura<sup>12</sup>, que dio vía libre a la represión del conflicto generado. No fueron los únicos que así se pronunciaron, pues tal y como recoge Juez Gonzalo<sup>13</sup>, la Gaceta de los Ferrocarriles y Navegación, ahonda en los móviles políticos y se preguntan sobre si esta huelga no es el primer efecto del contubernio entre el jefe de los republicanos y la sociedad de resistencia La Locomotora Invencible.

No debe escaparse, sin embargo, que un accidente con 62 víctimas mortales es argumento sobradamente sólido para la convocatoria de una huelga ferroviaria, y que en cierta medida no sería de extrañar que los obreros se sintieran defraudados por el tipo de intervencionismo que comenzaba a practicar el recién estrenado organismo.

### **2.2 El papel del Instituto de Reformas Sociales hasta la huelga de Norte en 1916**

La desconfianza en el Instituto, derivada de sus primeros pasos, tardó en desaparecer. De hecho tras unos años de relativa paz social, en 1911, cuando estalló el conflicto de los montepíos<sup>14</sup> en diversas compañías<sup>15</sup>, y se llegó a un punto sin retorno en el caso de

---

<sup>11</sup> Comín Comín (1998), p. 289

<sup>12</sup> Maura había sido precisamente quien había creado el Instituto de Reformas Sociales desde el Ministerio de Gobernación, bajo Presidencia de Francisco Silvela, en 1903. No cabe duda que los responsables del Instituto le debían su razón de ser al ahora Presidente del Gobierno.

<sup>13</sup> Juez Gonzalo (2000), p. 94, y tesis del mismo autor.

<sup>14</sup> Los montepíos consistían en Cajas de Pensiones que las Compañías conformaban, de manera privada, mediante la deducción obligatoria en los casos más conflictivos, de parte del sueldo del trabajador.

Andaluces, los propios trabajadores, en asamblea celebrada el 27 de mayo de 1912 en Málaga, acordaron por unanimidad de los 1.500 asistentes, solicitaron nombrar árbitro para la resolución del conflicto al Gobernador Civil de Málaga, y no al Instituto de Reformas Sociales, que recogía en sus estatutos la puesta en común de las sensibilidades de patronos y obreros en los casos de conflicto.

Y el hecho claro es que los agentes de la Compañía Andaluces tuvieron un éxito notable en sus reivindicaciones y tras muchas vicisitudes, una real orden declaró disuelta y en liquidación la caja de pensiones.

No tardaría en llegar un conflicto de mayores proporciones: la huelga de 1912 de la red catalana de MZA y el anuncio de huelga general correspondiente. La bonanza económica que disfruta España, desde los últimos años de la primera década del siglo, es patente también en las Compañías Ferroviarias, aunque esto no redundaba en una subida real de los salarios para los empleados. En cualquier caso, la huelga de 1912 acabó siendo, por parte de los trabajadores, una reivindicación cargada de tintes políticos, a veces personalistas<sup>16</sup>, sobre todo en Barcelona y en MZA<sup>17</sup>. La actuación del Instituto de Reformas Sociales no fue requerida por el Gobierno, y mucho menos se inició de oficio, llevándose las relaciones entre comisionados y Compañía, con la intermediación directa del Ministro de Fomento.

La huelga de 1912 acabó siendo general, se produjo una militarización del servicio, y hasta hubo quien culpó del asesinato de Canalejas a los ferroviarios. Estaba claro que el camino tenía que pasar en ulteriores ocasiones por un intervencionismo más equidistante.

### **2.3 La huelga de Norte de 1916. El laudo de Azcárate**

El periodo 1916 - 1919 pasa por ser el más conflictivo socialmente en España durante el primer cuarto del siglo XX. Tanto es así, que algunos autores denominaron este periodo, el Bienio Bolchevique, porque las organizaciones sindicales y los trabajadores tomaron como suyos los principios de la Revolución Rusa. Sus consecuencias llegarán, al menos, hasta la dictadura de Primo de Rivera (1924).

---

Muchos trabajadores se opusieron a esta práctica y esto dio lugar a la primera gran huelga ferroviaria en 1911, en la Compañía Andaluces.

<sup>15</sup> Andaluces, Madrid-Cáceres – Portugal y Oeste de España, y el taller de material fijo de Valladolid de Norte.

<sup>16</sup> Caso del factor Pedro Ribalta, que actuó como representante de los trabajadores.

<sup>17</sup> Todos los pormenores, en Juez Gonzalo (2000), pp. 99 - 114



Como en la génesis de la referida Revolución Rusa, la Gran Guerra de 1914 también tuvo mucho que ver con los conflictos generados en España, y como no con los ferroviarios. Aunque España se mantuvo en una neutralidad aceptada como buena tanto por partidarios de los aliados como por los germanófilos, los problemas que acuciaban al ferrocarril se multiplicaban.

Para las Compañías, el periodo de expansión derivado del aumento de las exportaciones y del transporte, se vio recortado por la falta de modernización tanto de las instalaciones fijas como de las móviles, existiendo además un problema físico de falta de capacidad, que está bien documentado por Cambó en su obra “Elementos para el estudio del problema ferroviario”.

Por otra parte, los trabajadores se enfrentaban a un encarecimiento brutal de las subsistencias, generada por la guerra. Uno de los cometidos encomendados por el Gobierno al Instituto de Reformas Sociales, era el seguimiento de los precios de productos básicos o de primera necesidad, por lo que la reivindicación de un aumento salarial a determinados colectivos fue estudiada por el referido Instituto. Los trabajadores de Norte, hasta la fecha discretos en sus peticiones, fueron los protagonistas de un conflicto del que nadie pudo imaginar las consecuencias. En las primeras fases de este contencioso, y en su resolución, tuvo mucho que ver la figura de Gumersindo de Azcárate y del organismo que representaba.

### **Los hechos**

Juez Gonzalo ha estudiado profusamente los hechos<sup>18</sup>, que se tratan de sintetizar a continuación con el fin de dar consistencia al desenlace de los mismos.

El Sindicato del Norte de la Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles<sup>19</sup>, elevó al Gobierno y la Compañía, sendos escritos en la que se relataban los acuerdos tomados por la citada Federación en el congreso celebrado en Valladolid el año anterior.

Como se recogen en el Boletín del Instituto de Reformas Sociales, de agosto de 1916, las peticiones que se solicitaban a la Compañía, versaban sobre seis puntos concretos, más otros cuatro que venían siendo reivindicados desde marzo de ese año y que se negociaban por otros cauces que no incluían al Instituto de Reformas Sociales. Estos últimos cuatro puntos eran los siguientes:

---

<sup>18</sup> Además de la tesis ya citada, y del libro “Los ferroviarios de las antiguas compañías (una historia desconocida), Juez Gonzalo expuso con gran detalle los pormenores de esta huelga en el nº 380 de la revista Vía Libre, correspondiente al mes de octubre de 1995.

<sup>19</sup> Anteriormente Unión Ferroviaria

1. Cumplimiento de la Ley del Descanso Dominical
2. Abolición de la Ley de militarización de los ferroviarios
3. Exigencia a la Compañía del establecimiento de botiquines de urgencia perfectamente dotados
4. Exigencia de que se fijen claramente los derechos y deberes recíprocos de Compañía y sus agentes

Los seis puntos principales sobre los que realmente versaba el conflicto se basaban en las siguientes reclamaciones:

1. Carnet de libre circulación para todos los agentes
2. Que para la separación de los agentes, se establezcan Tribunales de los que formen parte individuos del mismo servicio y categoría del que sea objeto el expediente
3. Derecho del personal a ser asistido, en sus enfermedades por otros facultativos que los de la Compañía, y reconocimiento por ésta de los dictámenes que dichos facultativos emitan
4. Que se modifique el artículo 7º de la Instrucción General<sup>20</sup> para el servicio de trenes, y no decrete la suspensión ni separación de ningún agente sin antes haberse probado la responsabilidad en que haya podido incurrir
5. Que la Compañía publique anualmente, y por servicios un boletín, en el cual se haga constar el número de orden de antigüedad de cada agente
6. Que se aumente 150 pesetas a los agentes cuyos sueldos no excedan de 2.500 pesetas y 50 céntimos diarios a los obreros a jornal

No consta que Gobierno y Compañía respondieran a los escritos de la Federación, por lo que el 6 de mayo celebraron una asamblea extraordinaria en Valladolid en la que acordaron declarar la huelga. Al mismo tiempo, la Compañía fijó una gratificación del

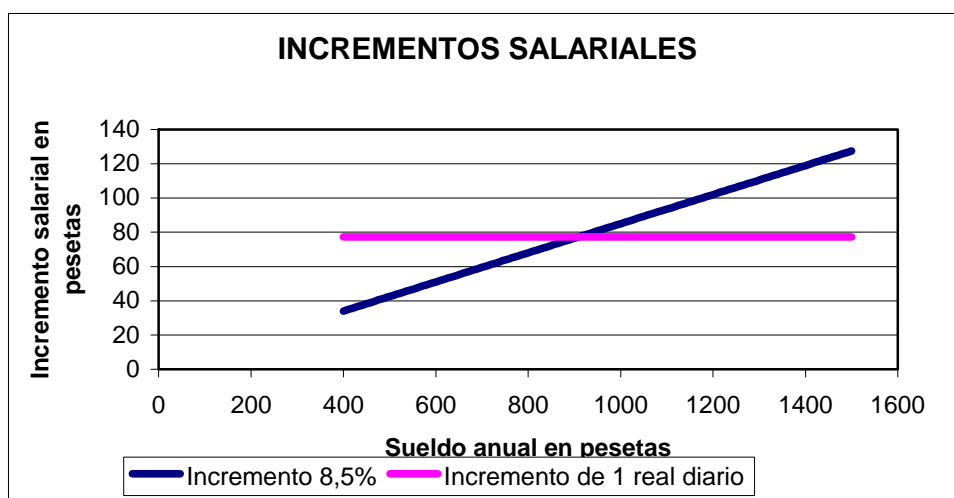
---

<sup>20</sup> El artículo 7 castigaba a aquellos que en el puesto que les correspondía, no evitaban robos durante la marcha de los trenes, haciendo solidariamente responsables a todos los empleados encargados del servicio.

8,5% de su haber anual, debido a “la carestía de la vida” a los agentes que en 31 de diciembre anterior, contasen con 1 año de servicio<sup>21</sup>.

Como la huelga se mantuvo, el Ministro de Fomento, Salvador, acordó con los trabajadores y con la Compañía<sup>22</sup> que los afectados por la gratificación del 8,5% y cuyos haberes estuvieran comprendidos entre 1.500 y 400 pesetas, la gratificación que pudiera darse por el ejercicio de 1916, análogamente a la concedida por el de 1915, se transformaría en el abono de un real diario a partir de enero de 1917. Esta fecha fue anticipada seis meses.

Como se muestra en el gráfico, sólo los sueldos inferiores a 900 pesetas se veían beneficiados por el acuerdo, mientras que los superiores a esa cifra, perdían poder adquisitivo respecto a la gratificación del 8,5%. Sin embargo, aunque confuso, el acuerdo fue bien recibido por todos, pues los trabajadores consideraron que el real diario de aumento sería incluido en el sueldo, y no como gratificación que sustituía a la del célebre porcentaje.



**Gráfico 1. Relación entre las dos propuestas manejadas por la Compañía del Norte para el aumento salarial de 1916. Fuente: Boletín del Instituto de Reformas Sociales (agosto 1916), y elaboración propia.**

<sup>21</sup> Según Juez Gonzalo, estas gratificaciones las realizaba la Compañía en función del producto neto de la explotación de cada ejercicio, y la percibían en general, en proporción a sus respectivos sueldos, el personal superior, el de oficinas y algunos otros como el factor y el jefe de estación.

<sup>22</sup> Obsérvese que en la primera fase del conflicto es el propio Ministro de Fomento el que asume una responsabilidad que debería ser propia del Instituto de Reformas Sociales, como es la de consensuar una solución entre las partes en caso de conflicto laboral

Tras varias vicisitudes, la huelga se anuló, pero pronto se puso de manifiesto la disparidad de criterios: la Compañía insistía en que únicamente se cambiaba la forma de la gratificación, y los trabajadores en que el real diario debía consolidarse como sueldo. Nuevamente medió el Ministerio de Fomento, reproduciendo la nota que en su día envió a los promotores de la huelga: “la Compañía está dispuesta a cambiar la forma de la gratificación y a conceder en esa misma gratificación un aumento de un real diario en los sueldos inferiores a 1.500 pesetas”. La huelga se anunció, irremediablemente, para el día 11 de julio.



**Ilustración 2. Asamblea de los trabajadores de Norte, durante la segunda quincena de marzo de 1916. Fuente: Juez Gonzalo (1995).**

Los trabajadores estaban divididos; por un lado los huelguistas, encabezados por la Federación Nacional y la Sección Catalana de M.Z.A, que aunque nada tenía que ver, intrigaba con maestría y persuasión sobre algunos indecisos de Norte. Por el otro, los Sindicatos Católicos, la Federación Mutualista de M.Z.A., Sección Catalana y otros, contrarios a la huelga. Paralelamente, la Compañía anunciaba las posibles represalias y, a la vez, accedía a que el real de aumento tuviera carácter definitivo y como sueldo, en lugar de gratificación. Los ferroviarios pidieron que se hiciera extensible a todo el personal, y las negociaciones se rompieron definitivamente, por lo que Alfonso XIII firmó dos decretos de militarización de ferroviarios y la huelga estalló en la fecha prevista en Madrid. El 12 y el 13 de julio se había extendido a Valladolid, pese a no seguir la huelga los asociados del Sindicato Católico, y el día 13, tras la reunión del Jefe de Gobierno, Conde de Romanones, y el Rey, se suspenden las garantías constitucionales, se cierran las Cortes y se declara el Estado de Guerra.

A partir del día 14 se perfila el arbitraje como única solución, al haberse producido detenciones de sindicalistas y radicalizarse en conflicto, a pesar de haberse puesto en libertad algunos de los ferroviarios militarizados que ofrecieron resistencia y fueron detenidos.

Pero no es hasta el día 16 de julio cuando entra en liza el Instituto de Reformas Sociales, representado por su Presidente, Gumersindo de Azcarate, que se reúne con el Conde de Romanones, y una comisión de la Federación Nacional de los Ferroviarios.

### **El arbitraje del Instituto de Reformas Sociales**

Es el propio Conde de Romanones el que firma una Real Orden el 17 de julio de 1916 “encargando al Instituto de Reformas Sociales un informe sobre las diferencias entre la Compañía de los Ferrocarriles del Norte y sus agentes”.

En esta Real Orden se refieren las gestiones que, oficiosamente, ha realizado el Gobierno, desde que se declaró la huelga, aunque no expone las divergencias entre los empleados y la Compañía para no “recatar todo juicio previo del Gobierno sobre la extensión y naturaleza de las cuestiones planteadas”.

El análisis de la situación y la necesidad de solucionar el conflicto en un breve plazo se justifica por el riesgo que entraña su duración, el anuncio de otras huelgas coincidentes con la ferroviaria o engendradas por ella, y el daño importante para la vida social dado que en ese momento se llevaban dos años de guerra europea, en los cuales la nación ha estado asediada por numerosas dificultades relativas, tanto al abastecimiento de las poblaciones como al de sus industrias.

En realidad, la conflictividad laboral mal resuelta fue una más de las circunstancias que se dieron para que no se produjera el “despegue económico definitivo” de las Compañías Ferroviarias, en una época de coyuntura favorable, fomentada por la neutralidad española en la I Guerra Mundial<sup>23</sup>.

La petición del informe se basa en que “entre los cometidos asignados al Instituto de Reformas Sociales, uno de ellos es informar al Gobierno, cuando éste le consulte” y otro, recogida en el artículo 5 de su Reglamento, el de “actuar directa o indirectamente como mediador, siempre que sea posible, ya para prevenir los conflictos, ya para resolverlos, conciliando los intereses encontrados”. Como hemos visto, esto no fue siempre así, al menos de forma general y en los conflictos más notables.

El informe solicitado, fue evacuado por el Instituto el 28 de julio de 1916, y se pronunció sobre los seis puntos sobre los que versaban las reivindicaciones de los trabajadores, y que se han expuesto anteriormente:

---

<sup>23</sup> Cambó, en su obra principal, “Elementos para el estudio del problema ferroviario en España”, detecta el problema técnico de base para ese “despegue económico” que, en realidad, nunca se produjo; la falta de capacidad de la red para atender la demanda en coyunturas favorables.

1. Carnet de libre circulación. El Instituto considera este asunto como interno de la Compañía, y sin competencia en el mismo.
2. Que, para la separación de los agentes, se establezcan Tribunales de los que formen parte individuos del mismo servicio y categoría del que sea objeto del expediente. Sobre este punto, y una vez analizadas las reglas adoptadas por la Compañía, y que fueron remitidas por ésta al Instituto el 22 de julio, resulta que la relación entre trabajadores y empresa, no estaba legalmente regida por la reglas citadas, sino que se regulaban por el Código Civil, los preceptos no regulados del Real Decreto de 15 de febrero de 1901 y por los usos y costumbres de los diferentes servicios. El dictamen del Instituto en este punto es difuso, proponiendo implícitamente la elevación a rango de Ley del Proyecto de Ley que en ese momento se discutía con el fin de regular los contratos de trabajo, indicando que, al menos, sería necesaria una mínima reglamentación especial para esta materia. Existe, pues, una crítica velada hacia el conjunto del sistema, que en si mismo, aún favorecía el *laissez faire*.
3. Derecho del personal a ser asistido, en sus enfermedades, por otros facultativos que los de la Compañía, y reconocimiento por ésta de los dictámenes que estos facultativos emitan. El Instituto reconoce el derecho, evidente, de ser asistidos por otros galenos, si bien la Compañía, ni deberá pagar sus honorarios, ni aceptar sus dictámenes.
4. Que se modifique el artículo 7 de la Instrucción general para el servicio de trenes, y no decrete la suspensión ni separación de ningún agente sin antes haberse probado la responsabilidad en que haya podido incurrir. El Instituto concluye que este artículo redundante directamente en el bien público, y también en el prestigio de la Compañía y su personal, por lo que entiende que no procede su modificación.
5. Que la Compañía publique anualmente, y por servicios, un boletín en el que se haga constar el número de orden de antigüedad de cada agente. Como aplicación directa del intervencionismo científico, que el propio Instituto propugnaba, no ve obstáculo en que la Compañía acceda a esta petición, pero recomienda no crear un escalafón cuyo único criterio sea la antigüedad.
6. Que se aumente 150 pesetas anuales a los agentes cuyos sueldos no excedan de 2.500 pesetas y 50 céntimos diarios a los obreros a jornal. Como punto fundamental de la reivindicación, el Instituto optó por una solución salomónica, en el que aconsejó reducir la subida salarial de los jornales y sueldos de 25 céntimos diarios, sólo para aquellos trabajadores que no tengan más de 1.500 pesetas anuales de sueldo. Aconseja que no se prescindiera de ese aumento a los obreros de ínfimos sueldos, como las ya referidas guardabarreras, eliminando el baremo inferior de las 400 pesetas.

Por último, y aunque no estaba contenido en las reivindicaciones de los trabajadores, el Instituto se refiere al reconocimiento de la personalidad de las Asociaciones obreras, entre otros motivos, porque los precisa como interlocutores. De hecho, la aseveración más firme de las contenidas en el Informe tratado es aquella en la que afirma que “la Compañía está obligada a reconocer la personalidad de las Asociaciones y Sindicatos que legalmente constituyan sus empleados y obreros”.

En efecto, puede hacerse la lectura en clave competencial, y de hecho es imprescindible consolidar un asociacionismo obrero estatutario y reglamentado que permita ejercer al propio Instituto de Reformas Sociales las atribuciones que el artículo 5 de su propio reglamento explicitaba, tal y como recordaba el Conde de Romanones en su petición de informe.

El informe deja clara la impronta de Azcárate<sup>24</sup>, y parte de su filosofía en la rama ferroviaria, al defender el asociacionismo también en aquellas empresas que se aprovechen de una concesión estatal, afirmando que el Gobierno se reservará la facultad de acoger las demandas que formulen los trabajadores, y habilitando a éstos para que, en el caso de ruptura de las negociaciones, se ponga en conocimiento del Gobierno por medio de una comunicación motivada.

La filosofía de Azcárate, toda una forma de entender la cuestión social no estaba fuertemente respaldada ni siquiera dentro del Instituto, de tal manera que en este caso concreto aparecieron dos votos particulares, correspondientes a los vocales Carlos Martín y Álvarez y Joaquín Sánchez de Toca<sup>25</sup>. El más interesante, sin duda, por el carisma político del ponente y porque pone de manifiesto las diferentes tendencias dentro del Instituto, en función de la filiación política de los vocales, es el de Sánchez de Toca. Habla de su propia experiencia y del convencimiento “cada vez más arraigado, de que el derecho a la huelga no es lícito en los grandes servicios públicos”, algo que ni siquiera se plantea el informe oficial.

Se sabe por este voto particular que el vocal representante “de las clases obreras”, no comenzó tratando los seis puntos motivo del conflicto sino sobre lo que finalmente acabó pronunciándose el informe como punto adicional: el reconocimiento de la personalidad de las Asociaciones obreras.

---

<sup>24</sup> Comín Comín (1998), p.203 habla de *laudo de Azcárate*.

<sup>25</sup> Joaquín Sánchez de Toca, político, sociólogo y jurisconsulto español (Madrid 1852 – Pozuelo de Alarcón 1952). Fue Alcalde de Madrid en 1896 y 1907, y Ministro durante cortos periodos de tiempo de Agricultura, Marina y Gracia y Justicia. Seguidor de Dato al escindirse el Partido Conservador, ocupó la Presidencia del Consejo de Estado en 1904 y del Senado, en 1913 y 1920. Chocó a menudo con los intereses de organizaciones como la Unión General de Trabajadores, siendo vocal de la Comisión de Reformas Sociales, primero, y del Instituto de Reformas Sociales después..

En cualquier caso, ambos votos particulares tenían un elemento práctico común, pues estimaban que en el punto referido al incremento salarial, la Compañía había alcanzado el máximo nivel que se le podía exigir, conminándola a aumentar estos salarios si la coyuntura económica mejoraba.

Al estudiar las huelgas de 1911 y anteriores, se ha podido comprobar como la actuación del Ministerio correspondiente fue insuficiente, y cómo los mismos conflictos, agudizados por la guerra europea, desembocan en el Bienio Bolchevique. En gran parte, la encomienda al Instituto por parte del Gobierno del Conde de Romanones, fue una salida de emergencia ante la radicalización del conflicto de un servicio público que, por único, era aún más esencial que el que conocemos en nuestros días.

### **El falso cierre de la crisis**

La primavera de 1917 fue especialmente convulsa, con dos cambios de gobierno y revueltas regionalistas encabezadas por la Lliga Catalana, y con los comités nacionales del partido socialista y de la UGT, constituidos en comité para declarar la huelga revolucionaria de forma inmediata.

En el aspecto puramente crematístico, aparte de cumplir con la resolución del Instituto, el 18 de junio de 1917, la Compañía del Norte, abonó la gratificación del 8,5%, aunque a los que venían cobrando el real diario de aumento, únicamente les abonaría la diferencia entre lo recibido por ese concepto y la gratificación del 8,5%, lo que incitó nuevas protestas en las que medió directamente el Gobierno, publicando una Real Orden de 27 de julio por la que se impuso a la Compañía el pago de la gratificación sin reducciones por haber estado cobrando con anterioridad el real diario, o cualquier otro aumento salarial.

En el caso ferroviario y de la Compañía Norte, la Real Orden del 27 de julio, claramente favorable a los intereses de los trabajadores, no fue suficiente para solventar la situación, que ya tomaba unos tintes claramente políticos. La asunción de la Presidencia del Gobierno por el conservador Dato el 11 de junio, no ayudó a paliar este clima de crispación, de manera que el 20 de julio, antes por tanto de la Real Orden, se produce una violenta huelga en los tranvías y ferrocarriles valencianos, que acaba con la cesión del mando, por parte del gobernador civil, en la autoridad militar. Se decretó el estado de guerra, circunstancia aprovechada por los sindicatos de Norte que en un manifiesto de 2 de agosto piden responsabilidades por los despidos, ascensos por asistencia laboral en periodo de huelga, incumplimiento por parte de la Compañía de la resolución del arbitraje y militarización de facto de los ferrocarriles, así como el despido de 43 trabajadores.



Ya sin intervención directa del Instituto, el conflicto se radicalizó de tal manera<sup>26</sup> que el día 10 de agosto comenzó la huelga general. La intervención de la fuerza pública, tuvo el único objetivo de mantener el orden. El día 13 un sabotaje en la vía causa un descarrile con 5 muertos y 18 heridos, y el día 14 el rey autoriza al ministro de Guerra decretar la militarización del servicio de ferrocarriles. Hay detenciones de “ilustres”, como la de Largo Caballero y Julián Besteiro, y se incautan armas y explosivos

Las represalias laborales fueron brutales, y casi seis mil huelguistas fueron despedidos, pidiendo algunos la intercesión de terceros, y directamente clemencia mediante escritos a la Dirección, otros<sup>27</sup>.

Entre los días 8 y 16 de octubre de 1917, se celebró un congreso extraordinario en Norte. Según Juez Gonzalo (2000), p. 123, participaron 45 delegados en representación de 13.827 socios. En este punto, las reivindicaciones laborales se separan definitivamente de las originales, solicitando el abono de los salarios de los días de huelga, por haber sido esta resultado de la “manifiesta intransigencia de la Dirección de la Empresa”, así como la anulación de las represalias, bajo amenaza de un paro de brazos caídos y posteriormente de una huelga general. El arbitraje del Instituto, únicamente había servido para abonar la huelga general de 1917<sup>28</sup>. El intervencionismo científico, por tanto, había pasado de panacea a utopía.

El final definitivo no llegó hasta el otoño de 1918, cuando el Tribunal Supremo confirma el despido de algunos trabajadores que habían interpuesto una demanda con el objetivo de ser admitidos. Ni siquiera con las presiones del Gobierno en su favor alcanzaron su objetivo.

## **2.4 La jornada de ocho horas**

No cabe duda que la huelga de Norte fue el principio del fin de la intervención del Instituto de Reformas Sociales en asuntos relacionados con el ferrocarril. Sin embargo, su actuación en el conflicto generado por la implantación de la jornada máxima legal de ocho horas, mediante un Real Decreto de 3 de abril de 1919, fue determinante para su propio desprestigio.

---

<sup>26</sup> Todos los detalles en Juez Gonzalo (2000), p.126 a 132, y en la tesis doctoral que es la fuente principal de este volumen.

<sup>27</sup> Obsérvese la falta de actividad del Instituto de Reformas Sociales en este punto de la crisis, cuya participación no es requerida por el Gobierno. Es comprensible esta actitud, primero porque el conflicto ya era eminentemente político y segundo porque la experiencia decía que el laudo dictado no había hecho sino aplazar la resolución del conflicto.

<sup>28</sup> No obstante, el conflicto de Norte fue sólo una gota más en el vaso del gravísimo problema de las subsistencias (agravado por la guerra europea), que estaba muy estudiado cuantitativamente por el Instituto, pero sin resolver cualitativamente por el Gobierno.

Este Real Decreto preveía la constitución de “comités paritarios<sup>29</sup> profesionales”, que habrían de proponer al Instituto de Reformas Sociales las especialidades en que fuera imposible el cumplimiento de éste, para que se resolviese antes del 1 de enero de 1920.

El comité ferroviario compuesto al efecto mediante al Real Orden de 27 de agosto de 1919<sup>30</sup>. El comité fue incapaz de presentar las excepciones al Instituto antes del plazo previsto, y todos aquellos servicios que no tuvieron acuerdo, fueron exceptuados de la jornada de ocho horas.

El Instituto, quizás asfixiado por la excesiva presencia de representantes de los trabajadores y de cada uno de sus servicios, y víctima de su propia inoperancia y falta de agilidad, tuvo que ver como el Gobierno, mediante una Real Orden de 17 de octubre resolvió dictando un número importante de normas<sup>31</sup>. Estas normas, que cargaban directamente la cuenta de resultados de las Compañías, provocó la protesta airada de estas, solicitando que se cumpliera la ley, y emitiera opinión sobre ellos el Instituto de Reformas Sociales.

En cualquier caso, todo derivó en una cascada de reales órdenes y normativa, que decretó directamente el Gobierno por medio del Ministerio de Fomento. El Instituto había sucumbido finalmente a su propia filosofía, que se había revelado como un intervencionismo solo teórico.

### **3 DECADENCIA Y FIN DEL INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES**

El Ministerio de Trabajo, “absorbedor” último de las funciones que tenía conferidas el Instituto de Reformas Sociales, no se creó hasta 1920, aunque hubiera quien lo propusiera desde antes de comenzar el siglo.

Según Marraud, tanto la Comisión de Reformas Sociales, previa al Instituto, como éste último organismo, fueron creados en momentos en que la conflictividad social actúa como “precipitador”<sup>32</sup>. Vuelve a plantear el mismo esquema en 1920, tras la coyuntura huelguística del trienio 1917 – 1920. Sin embargo, tal y como se ha descrito, la

---

<sup>29</sup> Paritario, entendido como mismo número de representantes por parte de Compañía y trabajadores.

<sup>30</sup> Nótese como se dilatan los plazos de forma alarmante, pues desde la publicación del Real Decreto hasta la conformación del comité pasan cuatro meses, estando fijada la fecha límite en el 1 de enero de 1920. Como se verá más adelante, ese plazo no fue cumplido, desacreditándose tanto el comité como el Instituto, y debiendo actuar el Gobierno en el mes de septiembre de ese mismo año.

<sup>31</sup> Juez Gonzalo (2000), p.158

<sup>32</sup> El primero lo achaca al episodio Mano Negra, y el segundo a la oleada huelguística de principios de siglo, tanto en el ferrocarril como en otros sectores.

decadencia final del Instituto de Reformas Sociales, no está exenta de una carencia de dinamismo que se había puesto de manifiesto desde la falta de Azcárate.

La resolución de la huelga de Norte, en la que el papel del *laudo de Azcárate* acabó siendo secundario, y sobre todo la percepción de una estructura anquilosada y obsoleta tras el pasaje de las ocho horas, desprestigiaron al Instituto de tal manera en el sector ferroviario, que parece algo simplista tratar la gestación del Ministerio de Trabajo como una simple consecuencia de un periodo de actividad anarco-reivindicativa. Soto Carmona corrobora lo anterior, al afirmar que la triple dependencia ministerial del Instituto (Gobernación, Justicia y Agricultura), le hacía incurrir en múltiples ineficacias a causa del “obstruccionismo administrativo”. Este autor, en su obra “El trabajo industrial en la España contemporánea (1874 - 1936), habla de la crisis a nivel europeo motivado por la guerra, pero también de la utilización propagandística del mismo, de la desconfianza de la patronal, y de la propia crisis institucional, que sin duda era el principal problema.

Al margen de lo anterior, ya desde 1908 se proponía la creación del Ministerio y hasta fue discutido en el Senado, a cuenta de los presupuestos del Instituto de Reformas Sociales.

El Ministerio de Trabajo fue creado por Real Decreto de 8 de mayo de 1920, y a su frente se colocó a Carlos Cañal<sup>33</sup>. Durante un tiempo, el Instituto de Reformas Sociales convivió con el Ministerio de Trabajo, y de hecho formaba una de sus partes fundamentales, que además del citado, comprendían el Instituto Nacional de Previsión, la Sección de Reformas Sociales del Ministerio de la Gobernación, el Negociado de Trabajo de la Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo, el Consejo de Emigración y el Patronato de Ingenieros y Obreros pensionados en el extranjero.

Aunque los socialistas presionaron para mantener el Instituto y sus funciones, como ya hemos visto, éste no era aceptado por la patronal, que lo consideraba falto de eficacia y contrario a sus intereses. En 1924, con la llegada de la dictadura de Primo de Rivera, el Instituto de Reformas Sociales desaparece definitivamente. Prácticamente, no tuvo actuaciones de relevancia en el terreno ferroviario desde 1919, aunque las ordenanzas y contratos de trabajo que por iniciativa propia o a petición del Consejo Superior de Ferrocarriles sometieran las empresas a aprobación del Gobierno, fueran remitidas previamente al Instituto de Reformas Sociales. Esta actuación, sin embargo, acabó siendo un simple trámite burocrático.

---

<sup>33</sup> Carlos Cañal permaneció en su cargo hasta el 13 de marzo de 1921, y en esa época, las tensiones sociales fueron en aumento, al igual que los actos de terrorismo. El más importante acabó con el asesinato del Presidente del Gobierno, Eduardo Dato, en Madrid. Este hecho provoca el cambio de Gobierno y su propio cese y sustitución por Sanz Escartín.

## 4 CONCLUSIONES

Se ha hecho un repaso a las actuaciones del Instituto de Reformas Sociales en relación con el ferrocarril y con las compañías ferroviarias. Aunque el espacio temporal es relativamente corto (apenas 20 años, entre 1903 y 1923), es justo en este periodo en el que se produce un salto radical en la “cuestión social” en todos los sectores, incluido el ferrocarril. Temporalmente, la intervención del Instituto de Reformas Sociales en el ferrocarril, se divide en tres fases:

1. Desde su creación hasta 1911, que se caracteriza por un abandono de la filosofía *laissez faire* con carácter general, y por una desconfianza general de los obreros hacia la propia institución.
2. Desde 1911 hasta la huelga de Norte de 1916 y sus consecuencias, que se extienden hasta más allá de 1919. Corresponde con una conflictividad social exacerbada que desemboca en una huelga general ferroviaria y en una represión que parecía ya olvidada. La intermediación del Instituto acabó siendo poco ágil y desesperando al propio gobierno. La patronal no se sentía representada por la institución y los obreros aprovecharon las circunstancias para aprovechar políticamente los reiterados conflictos.
3. Decadencia y fin, certificado en 1924, tras un periodo de interinidad en que formaba parte autónoma del recién creado Ministerio de Trabajo. Su actuación con respecto al ferrocarril fue muy limitada.

No sería justo, sin embargo, tildar de fracaso el proyecto kraussista en el ámbito ferroviario, y se debería considerar el primer paso realmente institucional hacia el reconocimiento del trabajador dentro de un marco legal justo.

## 5 BIBLIOGRAFÍA

CAMBÓ, Francisco de A (1921), *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España, Vol. II*, Ministerio de Fomento

CAPELLÁN DE MIGUEL, Gonzalo (2005), *Gumersindo de Azcárate, biografía intelectual*, Junta de Castilla y León, pp. 287 – 309

COMÍN COMÍN, Francisco (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles, “Los ferrocarriles durante el periodo de entreguerras (1918 – 1939)”*, Francisco Comín Comín, Pablo Martín Aceña, Miguel Muñoz Rubio, Javier Vidal Olivares, Anaya, pp. 281 – 403.

IZQUIERDO BARTOLOMÉ, Rafael (2000), *Cambó y su visión de la política ferroviaria (el inicio de un cambio)*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 65 – 88

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

JUEZ GONZALO, Emerenciana Paz (1995), “La huelga de 1916 de la Compañía del Norte: los ferroviarios se movilizan por un aumento salarial de un real”, Madrid, *Vía Libre*, nº 380, pp. 56-58.

MARRAUD GONZÁLEZ, Gerardo (2003), “En los orígenes de la Administración sociolaboral: del Instituto de Reformas Sociales al Ministerio de Trabajo”, Madrid, *Revista del Ministerio de Asuntos Sociales*, número especial Centenario del Instituto de Reformas Sociales, Madrid, pp.141 – 166.

PALACIO MORENA, Juan Ignacio (2000), *Las Reformas Sociales*, Espasa Calpe, p. 427

SECO SERRANO, Carlos (2003), “El Instituto de Reformas Sociales: un empeño revolucionario entre dos ciclos revolucionarios”, Madrid, *Revista del Ministerio de Asuntos Sociales*, número especial Centenario del Instituto de Reformas Sociales, Madrid, pp. 27 – 37.

SOTO CARMONA, Antonio (1989), *El trabajo industrial en la España Contemporánea (1874 – 1936)*, Anthropos, p. 269.

TUSELL, Javier (2004), *Historia de España. El siglo XIX: De la Guerra de la Independencia a la Revolución de 1868*, “El reinado de Isabel II (1833 - 1868)”, Javier Tusell, Rafael Sánchez Mantero, Austral, pp.568 – 574.

Real Decreto de 23 de abril de 1903, por el que se crea el Ministerio de Asuntos Sociales. Gaceta de Madrid nº 120, jueves 30 de abril, pp. 371-372.

Real Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros de 17 de julio de 1916, encargando al Instituto de Reformas Sociales un informe sobre las diferencias entre la Compañía de los Ferrocarriles del Norte y sus agentes.

Real Decreto de 21 de agosto de 1919, relativo a las atribuciones en materia de excepciones a la jornada máxima de trabajo de las Juntas Locales y el Instituto de Reformas Sociales. Gaceta de Madrid nº 236, domingo 24 de agosto, pp.671-673.

Boletín del Instituto de Reformas Sociales

Madrid, 30 de abril de 2006

=====