

MODALIDADES DE ACCESO, ESTRATEGIAS FAMILIARES E IDENTIDADES FERROVIARIAS

Jairo Fernández Fernández
Museo del Ferrocarril de Asturias

1. El proyecto de investigación

Desde 2005 la Fundación Municipal de Cultura de Gijón y el Museo del Ferrocarril de Asturias (MUFA) han promovido y respaldado un proyecto de investigación intitulado La Cultura del Trabajo de los Ferroviarios en Asturias. Dado el carácter eminentemente técnico y económico de los estudios que hasta el momento se habían realizado en esta última institución, parecía necesario desarrollar una preocupación preexistente por el ámbito profesional asociado a esta industria del transporte, de tal modo que se pudiera obtener una visión más completa de la misma y, a la vez, dotar al Museo de un discurso social más acabado que reforzara su misión pública.

El desarrollo se haría a partir de dos vectores esenciales que ya estaban presentes en el discurso del Museo: la consideración del trabajo como elemento vertebrador central de la experiencia en un sentido amplio, y la importancia y singularidad que se atribuía a los ferroviarios en tanto que colectivo laboral intrínsecamente vinculado a una infraestructura imprescindible en la vida social y económica asturiana.

Este colectivo, que era cuantitativamente numeroso¹ y que estaba dotado de una extraordinaria complejidad interna, presentaba además una serie de aspectos que lo singularizaban. La fuerte adscripción minera e industrial de la región, que condicionó la existencia de numerosos Ferrocarriles de Servicio Particular y con ello un incremento de la variabilidad interna del colectivo más allá de la media nacional. También la difícil orografía del terreno que introdujo un mayor nivel de dificultad en el normal desarrollo de los procesos de trabajo y finalmente la localización costera de Asturias en el litoral Cantábrico que generó importantes tráfico portuarios independientes de las principales redes y condicionó la existencia de categorías particulares.

Para acercarse al estudio de un ámbito social tan amplio se perfiló una aproximación epistemológica abierta, sustentada en un diálogo permanente entre las fuentes documentales primarias disponibles, obras de carácter económico y técnico relativas a la propia industria ferroviaria, los escasos estudios existentes sobre el tema central que nos ocupa, otras investigaciones relativas a diversos sectores productivos, los testimonios de los propios ferroviarios, y las más variadas aportaciones tanto teóricas, como metodológicas de las Ciencias Sociales. Esta decisión se debía al deseo de no descuidar ningún dato que pudiera ser relevante ni ninguna perspectiva que fuera capaz de darle sentido, eso sí, manteniendo un acercamiento diacrónico.

Dentro de este enfoque, la Sociología fue adquiriendo cada vez más relevancia desde ángulos muy distintos. Por un lado, el compromiso teórico adoptado podía alcanzar una concreción más efectiva desde parámetros cercanos a la Grounded Theory, método de investigación cualitativa desarrollado por Barney G. Glaser y Anselm L. Strauss en la

¹ Se estima en unos 12.000 el número de trabajadores ferroviarios que llegó a haber en la región en el momento de máximo esplendor del transporte por ferrocarril.

segunda mitad de la década de los 60². Por motivos similares se prestó atención a los planteamientos de la Teoría del Actor Red (ANT en su acrónimo inglés) también conocida como Sociología Crítica, fundada por Bruno Latour³, Michel Callon, y John Law, autores cuyos primeros trabajos sobre el tema vieron la luz en los años 80⁴. Desde luego, no se agotan aquí los réditos obtenidos de una disciplina tremendamente rica. Se ha recurrido también a la Sociología del trabajo partiendo de algunos clásicos del mundo anglosajón como Theodore Caplow⁵ y sobre todo a las inapreciables aportaciones de la Sociología francesa, tanto en los estudios ajenos al colectivo laboral de los ferroviarios como los de Robert Castel⁶, como en aquellos que se ocupan directamente de este ámbito. Entre estos últimos cabe destacar los de Philippe Charrier, autor de *Sociologie des imaginaires professionnels. Le cas des cheminots*, los de Jean Serge Eloi: *Le monde Cheminote à Perigueux, une communauté perdue* y *Les cheminots à l'assault du ciel. 1920, la grande grève à Perigueux*, o la clásica investigación de Annie Kriegel *La grève des cheminots, 1920*. Del mismo modo nos han sido de gran utilidad algunas obras realizadas por historiadores del país vecino que muestran hasta qué punto han calado los postulados sociológicos fuera de su área de influencia inicial, como es el caso de Christian Chevandier, *Cheminots en usine. Les ouvriers des Ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*.

A partir de esta vinculación, se desarrolló gradualmente, a medida que avanzaba la investigación, una visión del trabajo ferroviario como un Mundo Social en palabras de

² Se trata básicamente de una estrategia inductiva en la que se propone la creación de teoría a partir de los datos recogidos mediante entrevistas cuidadosamente diseñadas. Este planteamiento contrario a la elaboración teórica lógico-deductiva permite optimizar la captura de informaciones relevantes en origen y reducir al máximo las mediaciones impuestas por estudios previos. Obviamente, esto no implica que se obvien las aportaciones ya existentes, ni necesariamente que se desechen otro tipo de fuentes. Es más, la evolución de Anselm Strauss, entre otros, hacia una interpretación más flexible de los postulados originales conllevó, por ejemplo, la incorporación de las fuentes escritas en la investigación. Para sus planteamientos originales ver Glaser, Barney G., Strauss, Anselm L. *The discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*, Chicago, Aldine Publishing Company, 1967. Para conocer su evolución más reciente ver Andreu Abela, Jaime, García Nieto, Antonio, Pérez Corbacho, Ana M^a, *Evolución de la Teoría Fundamentada como técnica de análisis cualitativo*, Madrid, Cuadernos Metodológicos, Centro de Investigaciones Sociológicas, número 40, septiembre 2007.

³ Latour, Bruno, *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*, Buenos Aires, Manantial, 2008.

⁴ Dicho enfoque contingente permite apreciar los movimientos y acciones que conducen a la formación y sostenimiento de los colectivos humanos y dota de visibilidad a los cambios internos que sufren, lo que facilita el conocimiento de su despliegue en el tiempo. Por otra parte, esta teoría también ha resultado sumamente efectiva para el desarrollo del proyecto a través de su multiplicación de las agencias involucradas en la acción humana, multiplicación que ha ayudado a comprender mejor y a rastrear de una manera más abierta las actuaciones de los ferroviarios entrevistados. Finalmente ha sido determinante su reconocimiento de la tecnología y los “artefactos tecnológicos” como agentes, como “ingredientes esenciales que dotan de durabilidad a las asociaciones y mediadores activos en la generación de diferencias sociales”⁴, pues las aplicaciones de esta percepción al trabajo industrial son enormes. Para más información, véase el sitio web de John Law, the Actor Network Resource. <http://www.lancs.ac.uk/fass/centres/css/ant/antres.htm>

⁵ Caplow, Theodore, *Sociología del Trabajo*, Madrid, Estudios de Trabajo y Previsión, Instituto de Estudios Políticos, 1958.

⁶ Castel, Robert, *Las metamorfosis de la cuestión social. Una crónica del salariado*, Buenos Aires, Paidós Estado y Sociedad, 2004.

Anselm Strauss⁷. Es decir, un ámbito de la experiencia que nace con el ferrocarril, en el que se desarrollan relaciones sociales específicas, prácticas concretas y en correlación con ambas un amplio entramado simbólico que dota de sentido a todo el conjunto. Este microcosmos, que podríamos llamar ya Mundo del Trabajo, forma parte de un medio laboral mucho más extenso y, como él, no es autosuficiente, pues depende para su mantenimiento y continuidad de factores culturales, económicos y tecnológicos generados en un contexto social más amplio y en los que apenas puede incidir.

Categorizado de esta manera el trabajo de perfilaba como una realidad que desbordaba las interpretaciones sustentadas en la lucha de clases, el Movimiento Obrero o la acción colectiva⁸ y abría un completo abanico de posibilidades, de líneas de investigación que podían aprovechar el inmenso caudal de documentación disponible: Expedientes de personal, correspondencia, memorias, manuales, prensa profesional, sindical o general, documentación ministerial...Pero que además de completarían con el recurso a las Fuentes Orales. Dentro del Marco del Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias, se decidió realizar entrevistas cualitativas, o entrevistas en profundidad de inspiración biográfica, pero en la línea de los relatos de vida, tal y como

⁷ Strauss, A , *La trame de la négociation*, París, L'Hartman, 1995.

⁸ Es más, se ha comprobado que el trabajo no es sólo el motivo básico de la interacción de los obreros con la empresa, como a menudo se ha estudiado, vinculándolo casi siempre a planteamientos fuertemente ideologizados. Aunque es cierto que las condiciones concretas en las que se realiza, la duración del mismo, la retribución con que se compensa, los accidentes o las enfermedades que provoca, constituyen los factores de debate o de conflicto entre ambos agentes sociales, su significado trasciende con mucho esta visión. De hecho, es el eje central que jerarquiza y ordena la vida de los sujetos involucrados a distintos niveles. Evidentemente ocupa un lugar prioritario en cuanto que se trata de la única garantía para asegurar la subsistencia física del obrero y además condiciona su nivel de vida; constituye, también, junto a la familia, la forma más importante a través de la cual participa en la sociedad⁸, hasta el punto de que determina su estatus y sus posibilidades de promoción social, normalmente delimitadas por el recorrido que permite la carrera profesional en que se inscribe. La capacidad para ascender esas escalas y el dominio de los procesos productivos constituyen, a su vez, una fuente esencial de respeto, prestigio y orgullo. Del mismo modo, la naturaleza de sus prácticas, el nivel de cualificación que exigen y los ingresos que les corresponden otorga a cada trabajador, como sujeto, pero también como parte de un colectivo, una posición relativa respecto a otros trabajadores y al hacerlo generan una identidad tanto más importante, cuanto que es producto de la actividad que, normalmente, ocupa más tiempo en la vida de una persona. Asimismo, es el propio trabajo el que rige la vida cotidiana de los obreros y en buena medida también de su entorno familiar; de hecho no sólo impone su prelación en la organización de su tiempo vital, sino que también ordena los ritmos familiares sometiéndolos a las exigencias concretas que impone la participación de uno de sus miembros en el proceso productivo. Esto es particularmente evidente en mercados laborales fuertemente masculinizados, como los que estuvieron en vigor en España durante mucho tiempo, en los que es el hombre el que realiza el trabajo asalariado mientras las mujeres se ocupan de la gestión inmediata de la vida doméstica, ordenando sus rutinas en función de las necesidades del marido, del hijo, o del padre. Es más, el trabajo legitima tradicionalmente el acceso al ocio, así quien está parado no puede disfrutarlo so pena de ser víctima de consideraciones negativas por parte del colectivo en tanto que holgazán y perezoso; lo hace posible gracias al excedente salarial que queda después de cubrir las necesidades básicas; e incluso prepara al obrero para determinados tipos de disfrute. Un trabajador especializado, poco o nada cualificado, inserto en una cadena de montaje será generalmente menos proclive a la lectura que un Factor de Circulación o un Jefe de Estación, ambos personal con un elevado nivel de cualificación, acostumbrados a leer y escribir como parte de sus tareas laborales cotidianas. Por último, justifica el acceso a lo que Robert Castel denominó la "*tecnología del seguro*" que convirtió al trabajo industrial, en tanto que trabajo asalariado, en un factor integrador, en un medio de inserción social y no en una fuente de inestabilidad permanente al dotar a los obreros de mecanismos de protección ajustados al nivel de sus expectativas.

los plantea Daniel Bertaux en su perspectiva etno-sociológica⁹. Para ello se recurrió a distintas referencias muchas de índole nacional como Miguel S. Valles¹⁰ o Ángel Olaz¹¹ y a las aportaciones de la Grounded Theory, cuya utilidad ha sido defendida con acierto por Herbert e Irene Rubin¹².

Después de haber llevado a cabo una revisión sistemática de las fuentes escritas disponibles se procedió a realizar cuatro entrevistas a otros tantos informantes que totalizaron unas 10 horas de grabación. Tras apreciar la aparición de patrones regulares no sólo en los datos obtenidos, sino también en la forma en que los entrevistados los estructuraban se actuó de acuerdo a los principios que inspiran el concepto de sensibilidad teórica en la Grounded Theory, y se procedió a redactar una guía de la entrevista. Su estructura seguía en parte la propia jerarquización que había emergido en las entrevistas exploratorias. Así, dos de los focos de interés previstos fueron propuestos por los propios entrevistados. El primero y, sin duda, el que más interés despertaba en ellos era el ámbito estrictamente laboral. Así comenzamos nuestra intervención por la trayectoria profesional del informante, los procesos de trabajo las relaciones sociales que se crean a partir de ellos, las identidades que se generan... Muy por detrás se perfilaba la incidencia del oficio en su vida cotidiana, aspecto que fue, a su vez, incorporado; y, por último, la esfera de las relaciones laborales que provocaba resentimientos o muestras de desconocimiento y que, por supuesto, tampoco fue obviada. Como es de suponer esta configuración original ha sufrido retoques y modificaciones a raíz de la experiencia en el trabajo de campo.

Por lo que respecta a la selección de la muestra se realizó inicialmente un encasillado que combina por un lado la totalidad de las compañías que explotaban alguna línea férrea en Asturias, con un listado completo compuesto por todos los recorridos profesionales posibles, desde la categoría de inicio, hasta la de término. Más adelante, se decidió ampliar la muestra original. Por un lado, se comenzaría a entrevistar también a mujeres de ferroviarios, ya que estos resultaron ser una fuente muy limitada de informaciones sobre la vida cotidiana en el núcleo familiar al que pertenecen. También se quería contar con los testimonios recogidos en localidades de gran raigambre ferroviaria de Asturias, como El Berrón, Pola de Lena y San Martín de Anes, para conocer mejor la imbricación social del colectivo ferroviario. Y por fin, se entrevistaría también a gente perteneciente a otros colectivos que nos pudieran informar sobre la imagen que trasmite al resto de la sociedad el trabajador ferroviario.

El objetivo es alcanzar en todos los casos un punto de saturación teórica que permita detener las entrevistas en el momento en que los datos recogidos empiecen a ser redundantes. De todos modos este criterio se sigue de forma flexible por la propia adscripción al Museo y por la amplitud de los estudios que en él se desarrollan. A menudo nos interesan acontecimientos concretos, como la creación de un túnel, la celebración de un homenaje, o un accidente particularmente luctuoso. Hasta el

⁹ Bertaux, D, *Los relatos de vida*, Edicions Bellaterra, Barcelona, 2005.

¹⁰ Valles, Miguel S, *Entrevistas cualitativas*, Cuadernos metodológicos, nº 32. Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid, 2002.

¹¹ Olaz, Ángel, *La entrevista en profundidad, justificación metodológica y guía de acción práctica*, Oviedo, Septem Ediciones, 2008

¹² Rubin, Herbert J y Rubin, Irene S. *Qualitative interviewing. The art of hearing data*. London , Sage, 1995.

momento se han llevado a cabo veintisiete entrevistas que suman un total de 150 horas de grabación.

Como se puede observar, los objetivos del proyecto son muy amplios e incluyen la producción de teoría, la obtención de un conocimiento significativo del Mundo del Trabajo de los ferroviarios, y, por supuesto, la divulgación de los resultados, mediante publicaciones, audiovisuales, seminarios, cursos y exposiciones.

Ahora y, como ejemplo de los trabajos que se están realizando, presentaremos dos de las líneas de investigación que actualmente se hallan en curso, la relativa a las modalidades de acceso dispuestas por las compañías ferroviarias y a las estrategias familiares que llevan a los trabajadores a ocuparse en el ferrocarril y otra más avanzada que incide en las múltiples identidades que se desarrollaron dentro del colectivo ferroviario. Empezaremos sin más con la primera de ellas.

2. La puerta de acceso al ferrocarril

Se parte aquí de la constatación de una recurrencia continua que aparece tanto en las entrevistas realizadas como en la documentación primaria consultada: la concurrencia de intereses entre los trabajadores y la dirección de las compañías bien sea esta última de índole privada, bien esté ocupada por representantes del Estado.

Más en concreto, nos centraremos en una zona de adaptación mutua que fue particularmente fértil dentro del ámbito ferroviario: el acceso al ferrocarril y partiremos de tres premisas centrales ya conocidas, al menos en parte. Que los ferrocarriles, por los requisitos específicos de que hacían gala en cuanto al volumen y la cualificación de la mano de obra que necesitaban, así como por su exigencia de un entorno laboral libre de conflictos, generaron un modelo de gestión de personal diseñado para atraer y retener a los trabajadores y para satisfacer al menos en parte sus expectativas. Que estos respondieron de forma acorde intentando apropiarse del mercado de trabajo como si de un bien patrimonial transmisible se tratara. Que esta respuesta tuvo éxito y se gestaron largas tradiciones familiares de ferroviarios. Partimos de ellas porque han aparecido en las fuentes manejadas y porque surgieron de forma recurrente en las primeras entrevistas, pero a todas luces reflejan una realidad más compleja que merece un estudio más detallado.

Para desarrollarlo se escogió una línea cronológica que permitiera ver la evolución del fenómeno en el tiempo, pero también los cambios y transformaciones acaecidos en los dos agentes sociales implicados. Aquí nos centraremos sobre todo en el período de posguerra que es para el que de momento tenemos más fuentes documentales, además de los testimonios orales, pero incursionaremos con frecuencia en épocas anteriores e introduciremos algunos de los rasgos previos que hemos podido confirmar.

Se ha constatado la certeza del efecto de atracción que medidas como la creación de mercados de trabajo internos o los sistemas de bienestar industrial de las viejas compañías tuvieron desde su misma creación, así como los problemas que les planteó la formación de esa mano de obra que hubo de adquirir su cualificación a partir de la experiencia directa en el trabajo. Este problema además parece haber sido bastante acusado en España, y no sólo a causa del subdesarrollo industrial del país durante el período de implantación de los ferrocarriles, sino por la prevalencia de un sistema educativo absolutamente ineficaz que mantenía a la mayor parte de la población en el

analfabetismo. Una de las pocas soluciones que se habilitaron en el momento fue la creación de centros privados, a menudo improvisados y orientados a facilitar la entrada en el ferrocarril mediante una instrucción muy básica¹³. Sobre esta tradición se asentaría la larga trayectoria posterior de academias que llegarían a ofrecer un programa más o menos normalizado y con diferentes grados de especialización, no sólo para quienes deseaba ingresar en los ferrocarriles, sino también para quienes deseaban presentarse a un puesto o categoría superior a la suya. Este tipo de prácticas están muy bien documentadas para el caso de RENFE¹⁴.

De hecho, no será hasta la constitución de esta gran compañía nacional de ferrocarriles cuando se acometa de forma sistemática la tarea de ofrecer a los aspirantes a ferroviarios una capacitación técnica de carácter normativo que garantice una formación adecuada a los requisitos profesionales que exige esta industria. Previamente tan sólo MZA había creado en 1936 un pequeño centro; siguiendo su ejemplo años más tarde la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste constituyó una Escuela Profesional de Aprendices en sus talleres de Málaga el 1º de septiembre de 1940 y más tarde otra de la misma naturaleza en los Talleres Generales de Vigo. Esta última iniciativa se realizó en cumplimiento de la Orden de 23 de febrero de 1940 que obligaba a las empresas con más de cien trabajadores en plantilla a organizar cursos de capacitación. Dicha disposición, no obstante, no tuvo más éxito, al menos entre las compañías de vía ancha que ya estaban esperando ser nacionalizadas y no iban a realizar una inversión cuyos beneficios disfrutaría el Estado. El grueso del esfuerzo le correspondió por lo tanto a RENFE que fundaría en 1947 doce Escuelas de aprendices, distribuidas por distintos puntos de la Red en los que hubiera talleres o depósitos, siendo de preferencia aquellos en que hubiera de los primeros¹⁵.

¹³ Un ejemplo lo constituye la escuela creada en el centro ferroviario de Alcázar de San Juan por el alguacil del Juzgado de Instrucción Bernardo Lizcano Lijero, apodado “el cardador”, en algún momento del último tercio del siglo XIX y que se hallaba instalada en una nave muy grande, con poca luz y ventilación, situada en la calle del Cristo de Zalameda. Su éxito queda bien reflejado en el artículo de Rafael Mazuecos publicado por la revista Ferrocarriles: *“Las gentes del pueblo, que no daban importancia a la instrucción empezaron a sentir la necesidad de saber leer y escribir, por ser requisito imprescindible para entrar en la estación, siendo esta la causa de que la escuela del señor Bernardo, atendida siempre con celo, energía y constancia, estuviera llena de alumnos por el día y por la noche, y que de aquellos bancos salieran varias generaciones de ferroviarios que se extendieron por toda la red, incluso los propios hijos del maestro que todos ingresaron en la compañía”* En *Ferrocarriles. Revista del personal de la Red Nacional de Ferrocarriles*, núm. 167, octubre, 1955.

¹⁴ Entrevista con Valerio García Álvarez, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

¹⁵ La localización de esas escuelas fue la siguiente: Vigo, León, Miranda, Valladolid, Zaragoza, Barcelona, San Andrés y Barcelona-Clot, Madrid, Valencia, Córdoba, Sevilla y Málaga y los requisitos para entrar en ellas eran tener una edad comprendida entre los 15 y los 17 años, pasar un concurso-oposición y ser soltero; además, por supuesto, de contar con la consabida autorización por escrito del padre o tutor del alumno.

La duración mínima prevista del programa era de tres años distribuidos en cuatro períodos. El primer año integraba dos de estos. Una fase preparatoria común a todos los aprendices de tres meses de duración en la que se impartían rudimentos de matemáticas, cultura general y dibujo y una segunda de aprendizaje con una ampliación de las enseñanzas de matemáticas y dibujo, en la que se incluían nociones de física y química y en la que se comenzaban prácticas de carpintería, eléctricas, ajuste...la cual se prolongaba por nueve meses. Durante el segundo año, se iniciaba ya la formación especializada, ampliándose aún más los estudios técnicos y las prácticas de taller y finalmente el último período se dedicaba al perfeccionamiento

Pero no sería ese el único camino de acceso vinculado a las necesidades de las compañías. Desde un principio, existió una preocupación constante por evitar el desarrollo de movimientos reivindicativos entre los trabajadores del sector. En parte era una preocupación compartida con otros sectores de la patronal, y sin embargo adquiría un sentido especial en los ferrocarriles. Dado el carácter estratégico que tenía para el normal discurrir de la vida económica, cualquier paro en este servicio público podía tener consecuencias desastrosas y debía ser evitado. Para conseguirlo, las compañías utilizaron todos los recursos represivos a su alcance, despido del personal asociado, postergación en los ascensos, selección de huelguistas, etc, pero algunas también desarrollaron estrategias de reclutamiento profilácticas. Una de ellas fue el Ferrocarril de Langreo que bajo la dirección de Ignacio Fernández de la Somera diseñó una política de contratación basada en las recomendaciones del cura titular de la Parroquia de San Martín de Anes, del Concejo de Siero, situado en Asturias. Este sacerdote se encargaba de filtrar a los aspirantes y asegurarse de que eran buenos católicos y por ende amantes del orden social y enemigos del conflicto¹⁶.

Desde luego mucho más trabada fue la estrategia elaborada durante el franquismo con esos mismos fines, pues combinaba también la necesidad de dotar de cualificación a los aspirantes e implicaba al Ejército. En 1958 la Compañía estatal firmó un convenio con el Servicio Militar de Ferrocarriles uno de cuyos aspectos fue la creación un batallón escuela dentro de la Agrupación de Zapadores Ferroviarios. En su seno recibirían formación durante tres años aquellos voluntarios que pasaran un concurso oposición, pudiendo una vez acabado ese período incorporarse a la RENFE en el puesto correspondiente a la cualificación que hubieran adquirido¹⁷. Puesto que casi todos los oficios específicamente ferroviarios y por lo tanto esenciales y estratégicos (maquinistas, factores...) encontraron por esta vía sus cauces formativos, el sentido de la medida estaba claro. Su éxito fue rotundo, de tal modo que el sistema se repitió en 1971 con el Metro de Madrid y ya en democracia, en 1978, con FEVE.

Igualmente se ha podido comprobar que para los trabajadores el ingreso en el ferrocarril se trataba de una posibilidad única de encontrar un empleo seguro que garantizaba la subsistencia y la estabilidad del núcleo familiar, que ofrecía posibilidades de promoción interna y que solía venir acompañado de todo un sistema de previsión social sin parangón. No cabe extrañarse por lo tanto del interés que manifestaron muy pronto los trabajadores ferroviarios por apropiarse de este mercado de trabajo sobre una base familiar, transmitiendo si no el oficio al menos la pertenencia a la Compañía. Por el momento se disponen de abundantes pruebas relativas a la creación de auténticas dinastías ferroviarias que comenzaban en los abuelos y que a menudo se remontaban a las mismas fechas en que se produjo la implantación del ferrocarril. Sin embargo, también hemos recogido esa aspiración a modo de reivindicación en conflictos laborales

y en él se prestaba especial atención a la tecnología propia de la cualificación escogida por el alumno. Obviamente, esta vía de acceso estaba orientada fundamentalmente para el ingreso en los talleres de la Compañía.

¹⁶ Entrevista con Manuel Braña Valdés, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

¹⁷ Junto al aprendizaje del oficio desarrollaban vida militar y estaban sometidos a la disciplina castrense controlándose su comportamiento por medio de un sistema de puntos que les iban siendo rebajados a medida que cometían faltas. Entrevistas con Celso García García, Valerio García Álvarez y Juan Ramos Fernández, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

más tardíos. Así una de las exigencias conquistadas por los trabajadores del Ferrocarril de Langreo en el conflicto de marzo de 1916 fue precisamente esa¹⁸. Esta petición puede que se deba tan sólo al deseo de consignar una práctica ya habitual y consensuada, pero no podemos estar del todo seguros de las circunstancias en que se gestó. Así pues quizá sea mejor no extrapolar del todo los hechos para la etapa previa a la contienda civil al menos en algunas compañías y concentrar la atención en los estudios de caso¹⁹.

A este respecto, la RENFE no fue una excepción. No sólo convocó oposiciones reservadas a familiares de ferroviarios, sino que también los privilegió a la hora de ingresar en el batallón escuela perpetuando así la tradición²⁰.

Por último, es preciso reseñar que se está haciendo un seguimiento de los casos en que el ingreso en el ferrocarril no se produce a causa de los vínculos familiares y nuevamente nos encontramos que las causas más frecuentes para un acercamiento al ferrocarril ex novo, son las mismas que ya teníamos contrastadas como motivaciones centrales para la construcción de este Mundo del Trabajo endogámico que acabamos de analizar. La más frecuente, presente en todas las entrevistas a ferroviarios que cubren este perfil, es una vez más la seguridad y estabilidad del empleo. Se dan casos incluso en los que se realizan grandes sacrificios, principalmente para la época que nos ocupa, porque se sabe que es un empleo garantizado para toda la vida. Tal es el caso de Maximino Fernández Riestra que ingresó en la RENFE en 1946 como aspirante a factor y que durante tres años se mantuvo gracias a la ayuda de su padre pues su sueldo era inferior a los costes de alojamiento en la residencia a donde se le destinó²¹.

Junto a éstas están apareciendo otras motivaciones particulares propias de zonas concretas de la geografía asturiana como la inexistencia de otras salidas laborales o el deseo de huir de la mina expresado por varios informantes, como es el caso de Celso García García²².

¹⁸ *“La Compañía sin perder su libertad absoluta para reclutar su personal procurará en lo posible atender las solicitudes de los hijos de sus agentes para el ingreso en su servicio”* El Noroeste, 20-3-1916, p.4.

¹⁹ Sea como fuere, en la posguerra ya aparece como un hecho ancestral y común, tal y como se recoge en la Revista Ferroviarios: *“...era lo clásico en el reclutamiento del personal ferroviario que éste procediese del mismo ferrocarril. Ferroviarios han sido nuestros padres, ferroviarios fueron nuestros abuelos; en muchos hay más generaciones de ferroviarios...”* En *Ferroviarios. Revista del personal de la Red Nacional de Ferrocarriles*, núm. 60, junio, 1946.

²⁰ Incluso dentro de esta política se enmarcaría tanto la creación de una escuela de aprendices anexa al Colegio de Huérfanos ferroviarios de Madrid que fue inaugurada el 2 de enero de 1950 como la de Aspirantes a Factor que en las mismas instalaciones de la Dehesa de la Villa comenzó a funcionar en noviembre de 1959. Obviamente a estos centros destinados a compensar de algún modo la pérdida sufrida sólo podían acceder los internos.

²¹ *“Empecé a trabajar en octubre de 1946 en Cataluña, en la línea de Barcelona-Puigcerdá, en la estación de Centellas, que está anterior a la de Vich. Ahí estuve tres años pasando mucha hambre porque no ganaba para comer, no ganaba ni para la pensión. Ganaba 310 pesetas al mes y pagaba 500 pesetas de pensión”* Entrevista con Maximino Fernández Riestra, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

²² *“Fue una ilusión que tenía mi padre porque yo estaba trabajando en la mina, estuve tres años y fue una ilusión de mi padre meterme para el ferrocarril y sacarme de la mina, porque él había estado 22 años también en la mina y estaba de los bronquios, silicosu, y claro, no era como ahora, los medios de seguridad [...] y entonces él se empeñó en sacarme y me metió en ferrocarriles”* Entrevista con Celso García García, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

En espera de más resultados se procederá a continuación a exponer tanto la perspectiva teórica adoptada como algunas de las conclusiones relativas a la investigación sobre identidades ferroviarias, en curso en este momento en el MUFA.

3. Ferroviarios. Una identidad fragmentada

Desde su origen, asociado a la aplicación de la tecnología del vapor, el ferrocarril ocupó un puesto central privilegiado en el transporte terrestre, no sólo de mercancías sino también de pasajeros. Es más, en tanto que infraestructura básica de la Revolución Industrial, es difícil imaginar el proceso de modernización que alumbró el mundo en el que vivimos sin este medio único y sin precedentes²³.

Esta doble ecuación técnica y estratégica impuso sus propias exigencias primero a lo largo del proceso de implantación del ferrocarril e inmediatamente después en la explotación de la líneas. Así, se hizo necesaria la creación de grandes compañías capaces de “*gestionar enormes y complejos flujos*”²⁴, que nacieron como las mayores corporaciones del momento y que precisaban una cantidad enorme de mano de obra tan sólo para garantizar la continuidad de un tráfico regular. Por lo que respecta a España el panorama no fue diferente y en palabras de Javier Vidal Olivares “*hasta 1930 las primeras empresas por tamaño de sus activos y número de sus trabajadores fueron las ferroviarias*”²⁵.

El colectivo laboral resultante conformaba un contingente sumamente heterogéneo caracterizado por la existencia de una gran diversidad de funciones que cumplir, de procesos de trabajo muy distintos realizados con útiles, herramientas o maquinaria particular, de cualificaciones discordes, de trayectorias profesionales más o menos largas, de condiciones salariales desiguales, de posiciones simbólicas bien delimitadas y, por lo tanto, de rasgos específicos e intereses singulares, cuando no abiertamente divergentes. Diferencias todas ellas que se tornaron muy visibles ya que los requisitos del servicio obligaban a interactuar directamente a casi todos los rangos y jerarquías que concurrían en el tiempo y en el espacio para participar cada uno con las operaciones que le eran propias en el acto del transporte, esencia misma de esta industria.

No cabe ninguna duda ni de la competencia ni de las tensiones que se generaban en este contexto. La revista *Ferrovianos*, por ejemplo, recoge en su editorial de abril de 1947: “*Hay entre los ferroviarios, o por mejor decir, entre las diversas categorías de ellos, una cierta rivalidad para dar importancia al trabajo propio de cada uno. En*

²³ Un medio que abarataba los costes de conducción de las materias primas, de los bienes de equipo y de los productos acabados, al incrementar exponencialmente las velocidades de arrastre, y la tara y volumen de los portes; que canalizaba también buena parte de los flujos migratorios desde el campo a los focos industriales donde se podía encontrar trabajo; que ofrecía nuevas posibilidades a quienes tenían que viajar por motivos laborales, familiares... o simplemente a quienes deseaban disfrutar de unas vacaciones antes fuera de su alcance; un medio que, además, constituía un nodo fundamental de las redes que contribuían a la difusión de las ideas, pues tanto la prensa como los libros y otras obras escritas podían llegar, facturados en sus vagones, muy lejos en tiempos antes impensables.

²⁴ Martínez Vara, Tomás, *Salarios y Programas de Bienestar Industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)*, en Investigaciones de Historia Económica, Invierno, número 4, 2006

²⁵ Vidal Olivares, Javier, *La estructuración de la propiedad, de la organización y la gestión de una gran empresa ferroviaria: La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1858-1936*, en Revista de Historia Económica, Nº 3, año XVII, Otoño-Invierno, 1999.

algunos casos esto llega a constituir casi un puntillo de honor y se encuentra un ejemplo rápidamente, puede decirse que en cada comisión o informe colectivo en que intervienen agentes de diferentes Divisiones. El de Vía y Obras piensa que si él no existiese, los trenes no podrían ir, ni sostenerse velocidades; el personal de máquinas opina que si ellos no llevasen los trenes para nada serviría la vía; el de explotación piensa también, con razón, que sin su organización del movimiento de trenes y de las estaciones, el ferrocarril no sería nada. El personal administrativo, los Interventores en ruta, el personal de trenes, todos consideran su labor indispensable para el buen funcionamiento del ferrocarril”²⁶.

Como es de suponer la incidencia de estas perspectivas tan disímiles en la dinámica social de los trabajadores ferroviarios fue continua, una de sus manifestaciones más evidentes fue la tendencia a buscar, sobre todo, el beneficio de los compañeros de oficio, o de servicio en los procesos de negociación colectiva; otra, mucho más cotidiana, era responsabilizar a los que pertenecían a otro segmento del colectivo en caso de accidente o incidencia similar, como nos contaba un Jefe de Estación de los Ferrocarriles Económicos de Asturias: *“Luego había otra cosa también. Quién trabajaba mejor, qué serviciu lo hacía mejor y cuando saliera algo mal de quién era la culpa. Te voy a contar por ejemplo un caso. Un automotor de aquellos franceses, un Brissonneau descarrilaba en una curva que había entre Lieres y Pola, siempre en la misma curva y con mucha frecuencia. Entonces estaba el dilema entre el Jefe del Taller y el Sobrestante. El Jefe de taller decía que era culpa de Vía y Obras porque estaba circulando continuamente y no descarrilaba más que en aquella curva, con lo cual era un defecto de la curva y el Sobrestante decía que por qué iba a ser la curva cuando estaban pasando continuamente trenes y allí no descarrilaba nada más que aquel. Cuando había un descarrilo Vía y Obras siempre era echar la culpa a los talleres o a los maquinistas y al revés”²⁷.*

Las repercusiones de esta realidad desde el punto de vista identitario son enormes, gestándose todo un conjunto de referencias diferenciales que acabaron deviniendo de forma natural en arquetipos profesionales con un comportamiento prácticamente icónico, esto es, en múltiples identidades. Este fenómeno no fue exclusivo de las entidades de mayor tamaño, ni se ciñó tan sólo a los primeros tiempos de la industria ferroviaria. Las pequeñas compañías de ferrocarriles secundarios asumieron a menor escala esa pluralidad de condiciones que se prolongaron en el tiempo. De hecho, se mantuvieron en la práctica desde la fundación de la industria ferroviaria a mediados del siglo XIX hasta la irrupción del transporte por carretera, la sustitución de la tracción a vapor, la implantación de otras tecnologías novedosas, y la puesta en práctica de políticas de gestión del personal nuevas; transformaciones que en España empiezan a dejar ver sus efectos a partir del período comprendido entre la primera mitad de la década de los 50 y finales de la década de los 60.

Como el espacio es limitado, nos vamos a centrar aquí en los años del vapor y en los tres servicios esenciales que se mantuvieron constantes en todas las compañías de Servicio Público a lo largo del período, a los que se convino en llamar “servicios

²⁶ *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, número 70, abril, 1947.

²⁷ Entrevista con José Antonio Fernández del Valle, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

activos”²⁸, concretamente al de Material Móvil-Tracción, al de Movimiento-explotación y al de Vía y Obras. Dentro de ellos, además hemos escogido aquellas categorías y recorridos profesionales que resumen en sus funciones los movimientos básicos de esta industria del transporte. Igualmente se mencionarán las circunstancias particulares de los trabajadores de los talleres, fuera cual fuera el servicio al que se adscribían y se introducirán las pautas de cambio que marcaron la reformulación de este universo simbólico en el primero de estos departamentos que es para el que de momento disponemos de más información.

En una primera aproximación lo que se observa, dentro de esta área concreta de la que nos ocupamos, es la existencia entre las categorías y recorridos laborales de focos ricos en representaciones que se apoderan del imaginario profesional y que definen identidades particularmente significativas dentro del colectivo. Es más, se percibe la construcción a partir de estos focos de una jerarquía en la que el puesto más alto lo ocupaban los trabajadores más cualificados, de oficios exclusivamente ferroviarios, y que disfrutaban de los mejores sueldos; y el más bajo, aquellos obreros carentes de cualificación y que vivían sobre la base de jornales mínimos. Entre ambos extremos aparecían quienes a pesar de estar altamente capacitados y de disfrutar de salarios relativamente buenos no detentaban oficios específicos de esta industria. Semejante ordenamiento respondía, por un lado, a criterios generales del ámbito social del trabajo que primó en carga simbólica, status y prestigio al oficio cualificado sobre el que no lo estaba recompensándolo además con mayores salarios; pero también se debía a la capacidad significativa de unas funciones esenciales sin parangón en otros ámbitos laborales concretos y que, por lo tanto, eran capaces de representar mejor al colectivo ferroviario. Este segundo factor hacía a su vez de mecanismo compensatorio para quienes por su alto nivel de especialización se veían obligados a mantener a toda costa su adscripción ferroviaria frente a quienes podían desarrollar estrategias profesionales más flexibles, optando a menudo a mejores puestos y mayores sueldos en otras industrias²⁹.

Sobre esta base se construyó un baremo identitario de extraordinaria verticalidad en el que el desprecio a los obreros más modestos, ampliamente manifestado en muchas de las entrevistas realizadas, se combinaba con la disociación de aquellos que podían desempeñarse en otras actividades industriales y ello hasta el punto de que a menudo se les discutió a quienes cumplían alguno de estos requisitos su condición de ferroviarios. Es más, se comprobó que la capacidad de dar sentido a su propia experiencia quedó notablemente constreñida en los segmentos inferiores que tan sólo se agruparían en torno a calificativos presentes en todas las fuentes como el de “*modestos*”. Únicamente, como se verá, el peldaño más bajo del escalafón, los peones de la brigada de Vía y Obras, fue capaz de inspirar un aparato simbólico importante, por su pertenencia a un división de la empresa dotada si no de cualificaciones, sí al menos de funciones

²⁸ *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles españoles*, número 39, septiembre 1944. P.5

²⁹ Era muy común que los ajustadores de los talleres de Santo Domingo del Ferrocarril Vasco Asturiano aprovecharan su buena reputación profesional para ingresar en otras industrias metalúrgicas o siderúrgicas de la región en mejores condiciones de las que disfrutaban previamente. Entrevista con Florentino Romero, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

intrínsecamente ferroviarias; pero también por su capacidad para encarnar mejor que nadie la humildad propia de quienes ocupaban los puestos más bajos en el escalafón. En la cúspide se encontraban los maquinistas, categoría estrella del servicio de Material Móvil-Tracción. Estos trabajadores constituían un colectivo circunscrito por completo al ámbito ferroviario en el que se encargaban del arrastre de los trenes, a la sazón la tarea esencial, el gesto básico de la industria. Esta posición les otorgaba de hecho un papel central y estratégico en el proceso productivo, al igual que sucede con los picadores en la minería que realizan las labores de arranque del carbón. Es más, los conocimientos únicos del maquinista, su experiencia en la conducción de un material a menudo viejo y de comportamiento irregular era imprescindible para el mantenimiento del servicio y lo hacía verdaderamente insustituible. Ambas circunstancias fueron reconocidas por las Compañías muy pronto.

En consecuencia, eran ellos quienes disfrutaban también de las remuneraciones más altas por debajo de los puestos de mando y dirección y no se debía tanto a sus salarios base, que eran de por sí elevados, como a la aplicación parcial de los principios de la Organización Científica del Trabajo propuestos por Frederick Winslow Taylor. Así la existencia de parámetros cuantitativos mensurables en sus prácticas laborales cotidianas facilitó la aplicación de un sistema de incentivos a base de primas variables en función del gasto de combustible y aceite, del kilometraje recorrido y de la puntualidad demostrada³⁰. El sistema facilitaba el control de este oficio de vital importancia. Según la doctrina taylorista que reconocía en el beneficio económico la única motivación para el trabajo en el hombre, es decir, de la conocida tesis del *homo economicus*, cabía esperar que los maquinistas se sintieran satisfechos y comprometidos con su trabajo y se evitara cualquier tipo de interrupción del tráfico por una protesta laboral, por ejemplo que podía colapsar en pocos días la economía nacional. Aparte de otras limitaciones que presenta esta estrategia patronal, pues las fórmulas para la motivación en el trabajo son muy variadas, el problema era que por la particular naturaleza de los trabajos ferroviarios este tipo de primas no se podía extender a otras categorías por más que las compañías lo desearan.

Esta posición privilegiada se veía reforzada también por una serie de factores fundamentalmente simbólicos. Ellos manejaban la locomotora, aparato costoso y lleno de connotaciones de fuerza y potencia, aspectos ambos muy apreciados dentro del sistema de valores masculino; una máquina que además devino muy pronto en representación de la modernidad y el progreso tanto en el arte y la literatura como en el discurso social o en la propaganda política³¹.

Todos estos rasgos absolutamente singulares gestaron una identidad fuerte de élite obrera, que los posicionaba frente al resto de trabajadores pertenecientes a este sector de actividad, les daba un gran prestigio y los hacía más visibles que a ningún otro. Así lo

³⁰ Estas primas seguían vigentes a comienzos de los años 60. Ver *Reglamento de Régimen Interior de la RENFE*, Madrid, Asociación General de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España, 1962.

³¹ Es precisamente su imagen de modernidad y progreso, ambos elementos esenciales del discurso político del Movimiento Obrero, lo que facilitó la conversión de la locomotora en un símbolo político, y sus connotaciones de, potencia y velocidad, lo que determinó su uso como representación del cambio o de la fuerza imparable en momentos de agitación revolucionaria o en la coyuntura de un conflicto armado. De este modo, se utilizó de forma continuada en la Guerra Civil española, a menudo, siendo reproducida en marcha, a toda velocidad y en violentos escorzos que acentúan la sensación de movimiento.

atestiguan tanto los testimonios recogidos como las fuentes escritas³². Eran, de hecho, la imagen viva de los ferroviarios para el conjunto de la sociedad. No es de extrañar que fuera habitual un cierto sentimiento de superioridad sobre el resto de las categorías presentes en el Mundo del Trabajo de los ferroviarios³³.

A partir de esta localización cimera se desarrolló también una tendencia incipiente al corporativismo en las relaciones laborales. El papel jugado a este respecto, por la aplicación exclusiva de la doctrina taylorista mencionada más arriba no es desdeñable, tal y como reconoce el ingeniero industrial Vicente Burgaleta en uno de sus muchos artículos publicados por la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en 1919 y en el que se retrataba la renuencia de estos trabajadores a participar en la huelgas ferroviarias de los años precedentes³⁴. Es más, sólo intervinieron de forma significativa y a escala nacional en la huelga de Norte de 1916 y en la de 1917 y lo hicieron tan sólo a causa de la fuerte erosión del poder adquisitivo de sus salarios provocado por el continuado incremento del precio de las subsistencias en la coyuntura de la Gran Guerra europea³⁵. Existen también indicios de que este comportamiento cerrado se extendió a su vida cotidiana y condicionó sus relaciones personales. Dentro del proceso de selección de informantes se pudo comprobar que apenas existían lazos sólidos entre los maquinistas y el resto de las categorías profesionales del colectivo ferroviario. Para localizar el mayor número posible de estos, se recurrió, entre otros, al método conocido como *bola de nieve*. Esto es se pidió a los trabajadores ya entrevistados que nos presentaran o nos pusieran en contacto con compañeros suyos que pudieran aportar el relato de su experiencia laboral. Hasta el momento presente no hemos conseguido que ningún trabajador de los Servicios de Movimiento-Explotación, y de Vía y Obras nos proporcione maquinista alguno. Las amistades, en este entorno laboral, se forjan, igual que las relaciones laborales, entre iguales y nadie alcanzaba la posición de quien conducía una locomotora.

Inmediatamente detrás de los maquinistas aparecen los interventores en ruta, cargo igualmente exclusivo de los ferrocarriles y agregado a Movimiento-Explotación. La tarea de estos agentes consistía en vigilar que los pasajeros de los trenes cumplieran

³² “Es evidente que el trabajo del maquinista [...] es de los que más se ven”. En *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, número 51, septiembre, 1945. P.15. La misma apreciación se halla en el testimonio de José Fernández del Valle quien insiste en es a los maquinistas a quien “más se ve”. Entrevista con José Fernández del Valle, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

³³ A este respecto resulta muy significativo lo acontecido a Maximino Fernández Riestra cuando era factor de la RENFE en los duros años del hambre que siguieron a la Guerra Civil española. Estando el informante en el desempeño de sus tareas laborales cotidianas, un maquinista le arrojó a los pies desde el tren en marcha un trozo de pollo. La humillación inherente a este gesto ponía de relieve tanto las diferencias salariales existentes como las distintas condiciones de vida que implicaban esas diferencias.

³⁴ “La organización del trabajo que más se aproxima a los principios de Taylor, es actualmente la de los maquinistas y fogoneros; por eso ha sido en estos donde mayor resistencia contra la huelga se ha encontrado, y por eso también es ese personal el que con mayor celo trabaja en época normal...” En *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 16-4-1919, p.181.

³⁵ Pero incluso entonces participaron sólo como colectivo independiente, no integrado en la Federación Nacional de Ferrovianos que constituía, en aquel momento, la entidad sindical más poderosa de los ferroviarios en España, y que fue la que organizó las protestas. Por supuesto tomaron la decisión de forma autónoma e independiente en el último instante sin consultar ni negociar en ningún momento con alguno de los máximos dirigentes del movimiento a escala nacional. Los maquinistas eran plenamente conscientes de su condición singular y sólo se moverían por sus intereses de oficio.

estrictamente las obligaciones económicas contraídas con las compañías en tanto que usuarios de un servicio comercial³⁶.

Para asegurarse de que cumplían su función con todo el celo posible, se les pagaba, además del sueldo base una prima que consistía en un porcentaje concreto sobre el total recaudado. En la RENFE el monto de esta comisión llegó a ser del 20%³⁷. Este complemento salarial, que alcanzó plenamente los objetivos por los que había sido impuesto, los convirtió en una de las categorías mejor retribuidas, pero también en la más odiada de todo el colectivo ferroviario. Dicho rechazo se manifestaría de manera principal entre los pasajeros que sufrían de forma continua la inquisitiva vigilancia del interventor en ruta tal y como se manifiesta en las fuentes de la época: *“de todos los agentes ferroviarios, cuya función principal es el trato directo con el público, ninguno con menos simpatías entre éste que el Interventor en ruta. Hay que decirlo así: con toda claridad. Y es añejo ese odio al revisor. ¿Por qué? Sencillamente por su labor de fiscalización”*³⁸.

Tal animadversión se extendió igualmente a sus compañeros de trabajo. Especialmente hiriente resultaría el relato publicado por uno de ellos, Francisco Moreno Guerrero, en la revista *Ferrovianos* con el título de *Desventuras de Leónides Tajahuerce*. En esta colaboración se introducía la trayectoria de un presunto interventor en ruta al que se describía *“tan desgraciado como su nombre de pila y casi tan desafortunado como su apellido”*. De él se afirmaba con el más fino sarcasmo que su mayor deseo había sido convertirse en *“torero retirado”* y que como no lo había conseguido *“se asqueó con la sociedad y ya no pensó en otra cosa que en hacerle daño... Así es que decidió orientar su vida de la mejor manera de dar tormento a los mortales. Y hubo que decidir la manera práctica de realizarlo a la perfección, lo cual no es nada fácil, si se tiene en cuenta los múltiples medios de que disponemos para fastidiar al prójimo”*³⁹. Como es fácil imaginar la forma que encontró de cumplir su deseo fue la de convertirse en interventor en ruta. La polémica suscitada por esta pequeña fábula sumamente hostil hacia la categoría de la que nos ocupamos fue tan grande que su autor se vio obligado a desmentir lo obvio en esa misma publicación unos meses más tarde⁴⁰.

³⁶ Así pues, eran ellos quienes cobraban los billetes a los viajeros que subían en las estaciones o apeaderos de servicio limitado que no expedían estos títulos; quienes llevaban a cabo las percepciones por los perros o bultos sin facturar, por el exceso de peso de los equipajes, por los paquetes u objetos transportados como tales sin serlo, por el transporte fraudulento de metálico y valores...; quienes recaudaban los suplementos o billetes complementarios a aquellos que deseaban prolongar su viaje, obtener una cama una butaca, cambiar de clase...; e incluso quienes se aseguraban de retener el importe de cualquier avería causada en el material.

³⁷ *“distribuida de la siguiente forma: un 12 por 100 para el agente que efectuó el cobro y el 8 por 100 restante”* para *“un fondo común que se repartirá a partes iguales, entre todos los interventores que hayan prestado servicio en el mes de que se trate”* En *Reglamento de Régimen Interior de la RENFE*, Madrid, Asociación General de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España, 1962.

³⁸ *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, número 82, abril 1948. P.16.

³⁹ *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, número 155, agosto-septiembre 1954. P.31.

⁴⁰ *“ciertas respetables personas, han creído ver una crítica contra la honorable categoría de Interventores en Ruta y creo mi deber dirigirme a usted para que quede bien claro que, en ningún momento traté de herir u ofender a mis compañeros”* En *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, número 159, enero 1955. P.22.

El motivo por el que el resto de los ferroviarios sentían esa empatía hacia las víctimas del revisor era que ellos también sufrían directamente las consecuencias de su diligencia en el trabajo. Aunque en tanto que trabajadores del ferrocarril alcanzaron el derecho a viajar gratuitamente en los coches de pasajeros, habían de pasar por ventanilla con la acreditación correspondiente para obtener un billete reglamentario. Cuando no lo hacían o no lo podían hacer, los interventores en ruta los trataban del mismo modo que a cualquier otro viajero a pesar de que pudieran justificar su condición de ferroviarios. Puesto que esto se interpretó como una mayor atención al propio beneficio que al interés general del colectivo profesional al que pertenecían, el resentimiento se convirtió en el guía de la conducta que se siguió con ellos⁴¹. Un ejemplo muy significativo de hasta dónde se llegó lo encontramos en el testimonio de Víctor Junquera Prendes, Motorista del Ferrocarril de Carreño, quien a los pocos días de abandonar esta Compañía tuvo un incidente con un interventor en ruta junto al que había trabajado durante años. Aunque ya no pertenecía al ferrocarril, este trabajador había luchado desde posiciones cercanas a la HOAC por mejorar la situación de la plantilla e interpretó la actitud de su antiguo compañero que insistió en cobrarle, y con recargo, como una falta de agradecimiento⁴².

Bien remunerados pero poco queridos, los interventores en ruta carecían de la fuerza simbólica de los maquinistas y conformaban asimismo un grupo cerrado; sin embargo con menos relaciones todavía que éstos entre el resto de los obreros del carril.

A continuación seguiría todo un recorrido profesional cuya categoría de inicio es la de aspirante a factor, que suele concluir en el cargo de factor de circulación, y en algunos casos en el de jefe de estación. Los integrantes de este colectivo conformaban un auténtico cajón de sastre en el que recalaban prácticamente todas las funciones relativas tanto a la gestión del transporte de mercancías y pasajeros como al ordenamiento del tráfico. Eran ellos, por lo tanto los responsables inmediatos de la salvaguardia de los intereses comerciales de las compañías, pero también los garantes de la seguridad de los trabajadores del Material-Móvil-Tracción y de los usuarios.

A estas funciones específicas de la Industria ferroviaria correspondía una alta cualificación relativa, sobre todo si se la compara con el bajo nivel formativo que caracterizaba a la clase trabajadora de la época. Ya en los primeros pasos de su carrera, que solía comenzar por las tareas exclusivamente mercantiles, debía de hacer gala de una gama muy variada de saberes que excedían con mucho la capacidad para leer y las matemáticas elementales. No sólo habían de conocer las complicadas tarifas de transporte de su compañía, sino también las de las otras, porque a menudo las mercancías consignadas circulaban por varias redes. La complejidad de las mismas era tal que surgió todo un subgénero de manuales centrado en la tarificación y sus problemas y cuyos títulos se cuentan por decenas. Si se ocupaban del traspaso de las

⁴¹ Ver la entrevista a Guillermo Robles García, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

⁴² “Entre los interventores siempre hubo otra cosa, era un trabajo más ingrato digamos. De hecho yo, cuando dejé el Carreño, que lo dejé por lo que lo dejé y me costó lo que me costó y fui enlace sindical y me mojé y me jugué el puesto por defender a los obreros el primer día que subía al tren en Trasona [...] Había un Jefe de Estación, llego yo, pedí billete y dice hala, hala, sube, sube, no haz falta, sube y cuando subí el interventor que vino me cobró el doble. Fijate tú. Anduve de conductor con él que se yo, de hecho tengo una fotografía en casa con él. Digo yo, oye ¿cómo haces eso?. Dice: oye si no es que igual me castigan a mí. Después de dar yo mi pecho por ellos por mis compañeros” Entrevista con Víctor Junquera Prendes, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

mercancías de una entidad ferroviaria a otra –transmisiones- debían de comprobar la corrección de la tasa aplicada en origen y la exactitud del peso y la cantidad de producto inicialmente consignados, de tal manera que si se producía algún error de cálculo, merma, o daño se pudiera identificar bajo qué responsabilidad había sucedido. Aún más, cuando tocaba expedir equipajes tenía que hacer gala de una gran velocidad en el cálculo mental, pues no disponían para ello de más tiempo que el asignado a la parada del tren en la estación a la que habían sido destinados.

El siguiente paso en la carrera de este grupo profesional era el ascenso a factor de circulación. Una vez recibido el nombramiento, las responsabilidades se desplazaban hacia la verificación y el control de la marcha de los trenes que debía realizarse de acuerdo a un programa preestablecido. Sin otros medios técnicos a su disposición que un telégrafo primero y un teléfono después, el factor, antes de dar la salida al tren, debía asegurarse de que la vía estaba expedita mediante contacto personal con su homólogo de la estación correlativa siguiente, quedando consignada la comunicación a modo de telefonema. El sistema conocido como bloqueo telefónico parece muy sencillo, pero las complicaciones eran enormes. Dado que prácticamente todos los ferrocarriles españoles eran de vía única, era preciso, por ejemplo vigilar la rigurosa observancia de las disposiciones relativas al cruzamiento con los trenes que circulaban en sentido contrario; éste se llevaba a cabo en estaciones predeterminadas, pero como los retrasos eran frecuentes a menudo era necesario desplazarlos a otros puntos de la línea, lo que forzaba a realizar nuevos contactos y elevaba el nivel de incertidumbre. En otras ocasiones era la gran intensidad del tráfico y las largas jornadas de hasta 12 horas las que generaban problemas. Entonces, los intervalos entre cada una de las expediciones eran muy cortos y la cantidad de errores cometidos se incrementaban, las averías mecánicas también ponían de su parte y se producían accidentes, a veces, de extrema gravedad. Con frecuencia interferían las otras obligaciones fijas de la categoría, pues los factores de circulación se encargaban de las maniobras que fuera preciso hacer en el puesto asignado y de la formación de trenes, tareas ambas que requerían una notable maestría y dedicación, sobre todo en las estaciones de clasificación a donde se dirigían los vagones para ser agrupados según destinos, plazos de entrega y velocidades de porte⁴³.

Sin embargo, esta posición, no se vio reflejada en ninguna de las variables que habrían de condicionar el grado de satisfacción real de quienes lo ejercieron. No obtuvieron la valoración inmediata que recabaron los maquinistas, ni recibieron la atención de estos, ni disfrutaron de sueldos equivalentes, ni tampoco llegaron a tener una posición simbólica semejante. Tales circunstancias se vieron agravadas por su condición indefinida, que los hacía parecer empleados, esto es, trabajadores de cuello blanco como los de oficinas, quienes, sin embargo y por lo que sabemos, nunca los consideraron como tales. Aunque no se manchaban las manos y realizaban tareas que podemos considerar “intelectuales” quedaron a medio camino entre el taller y el despacho, desperdigados por la línea.

⁴³Tal es el caso en Asturias de las estaciones de Norte situadas en Lugo de Llanera y Soto del Rey y especialmente de esta última en la que podían acumularse hasta 200 vagones a los que había que dar salida con celeridad para evitar que el tráfico se ralentizara. Entrevista con Guillermo Robles, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

En consecuencia, a lo largo de su carrera profesional desarrollaron una serie de exigencias acordes con las circunstancias particulares que sufrían. En primer lugar, acusaron una fuerte sensación de soledad que repercutiría en una permanente demanda de apoyo nunca resuelta del todo⁴⁴. Dispersos como estaban, echaban en falta una dirección que no tenían. En segundo lugar manifestaron una necesidad de reconocimiento fácilmente perceptible en las entrevistas realizadas hasta el momento. En este caso sí se produjo una respuesta de la patronal siguiendo los principios de la Escuela de Relaciones Humanas auspiciada por el psicólogo social George Elton Mayo quien determinó la efectividad de las relaciones grupales y la comunicación entre los distintos niveles de una empresa como factor esencial de motivación⁴⁵. Este planteamiento permitía no solo mejorar la productividad de los trabajadores, sino también reforzar los vínculos entre estos y la dirección de las compañías; y todo ello sin un recargo económico que gravase aún más los costes fijos del sector ferroviario, ya de por sí muy elevados⁴⁶.

Pero no se detuvieron ahí en su afán de satisfacer esta necesidad de los factores, sino que gradualmente se fue construyendo una imagen que los convertía en el colectivo más relevante dentro de los trabajadores ferroviarios. Este puesto, sin embargo no les correspondió a todos por igual sino que quedó reservado prácticamente en exclusiva para los responsables de la circulación que fueron presentados como la piedra angular de esta industria del transporte⁴⁷. Se trataba a pesar de todo de una magra compensación que dejaba intactos tanto la superioridad salarial de las categorías ya analizadas, como la mayor potencia simbólica de los maquinistas tanto dentro del colectivo como de cara al exterior. Así que no cabe extrañarse de que fueran ellos algunos de los principales animadores de los conflictos laborales, al menos de los que se desataron en la década de

⁴⁴ Este fenómeno queda particularmente bien descrito en la obra José Ibáñez Fernández *La Tragedia de un Empleo*, que constituye un lamento continuo por los integrantes de este colectivo, tal y como se recoge en la siguiente sentencia: “*Es la tragedia de este empleo; la tragedia del que tiene que resolver lo que muchas veces no está al alcance de sus posibilidades y de sus deseos, y tiene que resolver en el momento, en la soledad de sus conocimientos, sin poder consultar con alguien que le instruya y sin disponer de elementos precisos para actuar con rapidez y acierto*” En Ibáñez Fernández, José, *La Tragedia de un empleo. Ensayo Ferroviario*, Marsiega S.A., Madrid, 1954.

⁴⁵ La perspectiva de George Elton Mayo se desarrolló fundamentalmente a partir del experimento realizado en la planta de Hawthorne de la western Electric, filial de AT&T entre 1924 y 1927.

⁴⁶ Disponemos de testimonios muy variados provenientes de los mandos y directivos que así lo atestiguan. Uno de ellos fue Manuel D. Fernández, Secretario del Servicio de Movimiento con funciones de Inspector de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, quien en su obra *Ética y Economía Ferroviarias* los definiría como: “*este personal de la explotación (o Movimiento), cuyas funciones son tan importantes que para ser un empleado completo ha de poseer extensos conocimientos, y una pericia a prueba*” En D. Fernández, Manuel, *Ética y Economía Ferroviarias*, Madrid, 1929, p.100.

⁴⁷ Así se pueden encontrar consideraciones como la publicada en *Ferrovianos* en septiembre de 1950 en la que se hace referencia “*a su delicada misión que el ferrocarril reconoce como la de mayor trascendencia*” junto a declaraciones de las más altas instancias como las realizadas por el presidente del Consejo de Administración de la RENFE, el Sr. Conde de Guadalhorce, para quien “*La circulación de trenes –vida del ferrocarril- tiene el carácter de un deber sagrado, porque en ellos van la vida de nuestros semejantes o la riqueza del país*” En *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, números 110 y 111, agosto-septiembre 1950. P.13. y en *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, número 79, enero 1948. P.8. respectivamente

1910 al calor de la ofensiva reivindicativa animada por la Federación Nacional de Ferrovianos.

El siguiente grupo de esta escala sería el formado por los trabajadores de talleres que a pesar de su alta cualificación media y de percibir un buen salario relativo, ejercían oficios como el de tornero, calderero o ajustador que podían desempeñarse en otro tipo de compañías industriales. Nos limitaremos aquí a señalar la contradicción que se ha podido constatar entre la percepción que muchos de ellos tienen de sí mismos en tanto que ferroviarios con la negativa de muchos otros de los que ostentan cualificaciones exclusivas del ferrocarril a reconocerles esta condición. Dos ejemplos bastarán para ilustrarlo. Uno de ellos lo encontramos en el artículo escrito por el ajustador de los Talleres Generales de Clot de la RENFE Ramón Gatell y que apareció en la revista *Ferrovianos* con motivo del centenario del ferrocarril en España. En este trabajo no sólo se pone de manifiesto su percepción de sí mismo como ferroviario, sino que se dan algunas claves para explicar cómo se gestó tal visión. De hecho, todo parece indicar que fue producto de la construcción por parte de estos trabajadores de las mismas dinastías familiares que el resto de los agentes del ferrocarril⁴⁸.

No cabe duda de que a pesar de existir la posibilidad ya comentada y comprobada de dejar el ferrocarril por otros sectores de actividad, así como la de incorporarse al mismo procedentes fundamentalmente de empresas metalúrgicas, también fue común acogerse a una vinculación heredada que les permite sentirse parte integrante de esta industria⁴⁹.

La concepción contraria la encontramos en el testimonio de un interventor en ruta del Ferrocarril Vasco-Asturiano. Este informante, del que no daremos el nombre, comentó antes de comenzar la grabación que estos obreros no eran ferroviarios, puesto que a pesar de su cualificación desconocían el funcionamiento de los procesos de trabajo específicos de esta industria del transporte. Quizá el equilibrio se encuentre en un punto intermedio, en la confirmación de la propia imprecisión de su identidad *híbrida*, pues tal y como afirma Christian Chevandier en su estudio sobre los trabajadores de los talleres de Oullins pertenecientes a la Compañía de los Caminos de Hierro de París a Lyon y al Mediterráneo, “*se definen como ferroviarios, parecen metalúrgicos*”⁵⁰.

Los últimos, muy por debajo de todos los demás eran los peones de la brigada de Vía y Obras. Estos obreros adscritos al Servicio del mismo nombre se ocupaban de las labores de mantenimiento de la vía y de las obras de fábrica que jalonaban el tramo correspondiente al cantón que les había sido asignado. Su falta de formación los desvinculaba tanto de las prácticas laborales exclusivas del ferrocarril, aunque sus

⁴⁸ El autor no sólo era nieto político de uno de los primeros torneros del Ferrocarril de Barcelona a Mataró, José Roig Viura, sino que era también, cuando menos, el último eslabón de una larga cadena familiar de profesionales vinculados a este segmento del trabajo ferroviario: “*Corre por mis venas sangre ferroviaria. Mi abuelo paterno, de oficio carpintero, fue el encargado de la construcción de los andamios para la construcción del túnel de Olesa cuando la línea de Barcelona a Manresa. Mi abuelo materno fue uno de los primeros ajustadores de dichos talleres; mi padre calderero de los Talleres Generales de Olot, y yo llevo cerca de treinta y ocho años de servicio en dichos talleres*” En *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, número 82, abril 1948. P.8.

⁴⁹ No existe prueba alguna sin embargo de que la pertenencia a la misma familia de integrantes de varios de los grupos de oficio comentados ayudase a atemperar las diferencias existentes.

⁵⁰ “*...sont d'une identité bien imprécise. Classe ouvrière étrange, hybride, s'affirmant cheminots, paraissant métallos...*”. Chevandier, Christian, *Cheminots en usine. Les ouvriers des Ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*, Presses Universitaires de Lyon, 1993.

funciones lo sean, como de la estima en que se tenía a los trabajadores cualificados. En consecuencia, disfrutaban de salarios ínfimos y constituían el símbolo mismo de la modestia, recogiendo en tanto que figura convencional la representación de los puestos más bajos de este Mundo del Trabajo.

Algunos entrevistados pertenecientes a categorías o recorridos profesionales, mejor posicionados les negaban su condición de ferroviarios con abierto desdén. Otros, los más abiertos, los describían con evidente comprensión como “*esclavos*”, definición que se extendió hasta convertirse en el común denominador de esta categoría⁵¹. Entre estos últimos destaca Alfonso Calvo Pañeda que nos dejó un testimonio muy gráfico de la dureza del trabajo que realizaban: “*Yo me acuerdo de descarrilos, sobre todo en la línea de Gijón-Pravia. Hay una zona ahí, en Piedras Blancas, que hay unas trincheras impresionantes y ye barro todo y cada vez que había un descarrilo, porque había un argayu a lo mejor estaban dos días que no había tren. Pues ellos pasaban cuarenta y ocho horas tirando de pico y pala y de gato pa encarrilarlo*”. Pero este informante además nos contó las terribles condiciones en las que estos trabajadores tenían que realizar sus descansos y comidas: “*comer por la vía, lloviendo y nevando por encima de ellos, calentando con cuatro maderos una tartera con comida cuando podían y con un botijo pa beber todos de él*” y sobre todo nos confirmó el trato despectivo que recibían del resto de sus compañeros: “*La mentalidad era que el que estaba en Vías y Obras era una mula de carga al que había que day palos y trabajaba a base de palos...Era el cotón de la estación. Era humillante como se trataba a la gente de Vías y Obras*”. El ejemplo que puso para ilustrar esta sentencia era particularmente significativo. Se refería por un lado a las prácticas discriminatorias que sufrían cuando tenían que salir a ocuparse de uno de los descarrilos ya mencionados: “*la gente yendo a comer a un restaurante y ellos llevando-yos un bocadillo y una botella de vino, ¡pa seis! Un bocadillu de lo más barato, cuando otra gente iba a comer al restaurante, otras categorías*” Por otro, hacía hincapié en la segregación que se les aplicaba a la hora de volver a la residencia una vez acabada la jornada de trabajo: “*pa subir en el coche veníen llenos de barro, sucios y ¡al furgón! ¡metelos al furgón! si había sitiú, y si no había furgón que esperasen el siguiente. ¡Qué vais a subir si venís llenos de barro!*”⁵². Sin embargo, ellos mismos han sido mucho menos explícitos en sus apreciaciones. El recuerdo de este tipo de comportamientos les resulta traumático y muchos de ellos han preferido guardar silencio⁵³. Otros sólo hablaron sobre este aspecto de su experiencia tras mucha insistencia y distintos acercamientos a este tema y lo hicieron para reconocer de forma sucinta los desprecios sufridos⁵⁴. Aunque la propaganda oficial de las compañías por su parte realizara su capacidad de “*sacrificio*” como un valor, ya que ciertamente resultaba muy útil para sus intereses, no cabe duda ni de la posición

⁵¹ Ver la entrevistas con José Antonio Fernández del Valle ,Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

⁵² Entrevista con Alfonso Calvo Pañeda, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

⁵³ Entrevista con David González Sánchez, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

⁵⁴ Tampoco daremos aquí los nombres de estos ferroviarios por deseo explícito de los informantes. Sus entrevistas están depositadas en el Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

subordinada que ocuparon hasta la misma extinción del Servicio al que pertenecían ni de la identidad doliente que conformaron.

De este complejo entramado de visiones encontradas se deduce que no se generó, de forma espontánea, una identidad común nítida y compartida por todos estos grupos, en los que se imponían los rasgos diferenciales sobre su adscripción común al ferrocarril. Eso sí, existió una acepción general para definirlos, cuyo uso no sólo se extendió de forma transversal aunque conflictiva entre ellos, sino que daba forma a su imagen pública. El concepto de ferroviarios se convirtió en su uso diario en un comodín incluyente que demarcaba los límites físicos impuestos por la mera adscripción a la industria del carril. Pero fue también mucho más, pues constituyó el núcleo de una narrativa unificadora que respondía a intereses ajenos al propio colectivo, intereses deseosos de imponer a estos trabajadores una definición de conjunto al margen de las marcadas diferencias que los disociaban en su devenir cotidiano.

Por un lado, los directores y los mandos la fomentaron para incrementar la cohesión de un grupo a cuyos miembros debía coordinar de manera muy precisa, así como para reforzar su adhesión a la misma mediante la sensación de pertenencia a un ente superior. Este deseo y las prácticas que de él devinieron favorecieron también la aparición de identidades diferentes entre los ferroviarios pertenecientes a distintas compañías, aunque éstas se sustentaran en una divergencia concreta de las condiciones⁵⁵. También el Estado, convertido en gestor, intentó conseguir esa identidad compartida por los mismos motivos que las empresas, para alcanzar una mayor entrega, imprescindible, dadas las condiciones materiales en que se desenvolvían los trabajos después de la Guerra Civil y porque se ajustaba a los principios ideológicos que informaban el Movimiento Nacional. A este respecto abundan no sólo las llamadas a la unidad como ferroviarios, cuya reiteración es de por sí sospechosa, y la consigna de que “*Todos somos necesarios*”⁵⁶ sino también las referencias a los mismos como la “*gran familia ferroviaria*”⁵⁷ que incluiría también a los mandos y más altos directivos de la RENFE y que tan bien respondía al verticalismo sindical imperante y a los parámetros organicistas del corporativismo.

Por otro, las propias organizaciones obreras, preñadas de concepciones unitarias de clase, presionarían para superar las diferencias existentes, intentando superponer un discurso y un comportamiento unitarios. Así, después de que a finales de 1915 dos de los servicios del Ferrocarril de Langreo lograron arrancar al Director-Gerente varias mejoras y entre ellas la creación de un Montepío, se vieron obligados a retomar el conflicto con la compañía a comienzos de 1916, porque habían dejado fuera a los de Vías y Obras. El sindicato involucrado pertenecía a la Federación Nacional de Ferroviarios de España, adscrita a la UGT, que no podía permitir este tipo de tratos discriminatorios.

⁵⁵ Esta circunstancia, por ejemplo, se hizo evidente en 1941 con las dificultades de integración que acompañaron la nacionalización de los ferrocarriles españoles de vía ancha y la creación de la RENFE, entidad estatal a la que se incorporaron.

⁵⁶ Por ejemplo en el editorial de *Ferrovianos* de febrero de 1947 se insiste en la idea, aunque reconociendo las disparidades existentes, “*Todos los trabajos ferroviarios son importantes, con diferentes gradaciones, y todos necesarios para que el conjunto funcione suavemente y sin rechinar*” En *Ferrovianos. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, número 68, febrero 1947. P.2.

⁵⁷ Este concepto de *familia* se utilizó también en otras áreas de actividad.

Todas estas tentativas tuvieron en mayor o menor medida un grado reseñable de éxito, facilitando, frente al resto de la sociedad una definición de conjunto que se apoyaba en la combinación de la pertenencia común al ferrocarril con la difícil extrapolación de las cualificaciones existentes en su seno, con el carácter particular de las relaciones establecidas entre los distintos grupos y con las muy particulares indefiniciones identitarias ya reseñadas. Es significativo a este respecto, al menos en parte, que el mismo interventor en ruta que antes de comenzar la grabación negó a los trabajadores de talleres su condición de ferroviarios, afirmase una vez comenzada la misma que todos eran ferroviarios, que *“todos eran necesarios”* Ante el escrutinio público defendió la unidad de todos ellos usando las mismas expresiones de que había hecho gala el discurso oficial del franquismo.

Tal y como ya se apuntó previamente, este universo identitario no se mantuvo estático, sino que se produjeron de forma gradual toda una serie de mutaciones que alteraron por completo la estructura previamente descrita. Una de ellas fue la sustitución del vapor mediante la electrificación, o en su caso, a través de la implantación de la tracción diesel. Esta transición supuso una pérdida de cualificación evidente para los maquinistas convertidos en conductores y, a largo plazo, la desaparición de los fogoneros transformados ya en ayudantes. Las implicaciones inherentes a dicho proceso quedaron claras desde los primeros proyectos diseñados para electrificar las líneas férreas del país.

Así se desprende de las observaciones de Mario Viani y, una vez más, de Vicente Burgaleta relativas a los aspectos económicos y sociales que acompañarían a este cambio técnico. En primer lugar estos autores presentaron el ahorro que supondría para las compañías la simplificación del trabajo y la reducción de personal que se podía dar con la implantación del nuevo modelo energético⁵⁸. A continuación, y tras analizar las mejoras que implicaban para la seguridad del tráfico los cambios que se darían en los procesos de trabajo, se hizo hincapié en la utilidad de la nueva situación dentro del ámbito de las relaciones laborales. Preocupado como estaba por la participación puntual de los maquinistas en las huelgas de 1916 y 1917 Burgaleta insistiría entonces en el provecho que se podía sacar de las nuevas circunstancias para desactivar los riesgos inherentes a la misma⁵⁹.

⁵⁸ *“Uno de dichos aspectos... se deriva de la diferencia grande que existe como importancia del cargo entre el maquinista y fogonero de las actuales locomotoras a vapor y los conductores de las locomotoras y automotores eléctricos. La conducción de esta última es mucho más fácil y requiere menos cuidados que la de aquellas...Esta diferencia a favor de las locomotoras eléctricas origina, en primer lugar... ventajas de orden económico, no sólo por la menor cantidad de personal necesario para asegurar el mismo servicio sino también por los jornales más bajos que se les puede asignar”* En Viani, Mario y Burgaleta, Vicente, *Conveniencia y posibilidad de electrificar los ferrocarriles españoles*, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Públicas, Madrid, 1919.

⁵⁹ *“el personal superior, si se basta hoy para asegurar la circulación de la mayoría de los trenes...con mayor facilidad conseguiría dicho objeto en el caso de estar implantada la tracción eléctrica...Vemos, pues, por lo que dejamos apuntado, la influencia que la nueva forma de tracción ejercería en el planteamiento y resolución de los conflictos sociales...por aquellos medios se abriría [además] el camino de la competencia entre el personal de conductores y el de los que aspirasen a serlo, tanto mayor ésta cuanto que sería también mayor el número de personas que habían de poseer las condiciones necesarias para poder desempeñar ese cargo; y la idea de que pudieran ser aquellos reemplazados en sus puestos con mucha más facilidad que ahora les haría mucho más cautos en sus demandas...”* En Opera cita.

Cuando décadas más tarde buena parte de estas previsiones se confirmaron y determinaron una pérdida de peso específico muy importante por parte del colectivo de maquinistas, se produjo por motivos defensivos un mayor cierre aún del oficio, que se confirmaría ya en democracia con la creación del Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios en 1986.

BIBLIOGRAFÍA:

CHEVANDIER, Christian, *Cheminots en usine. Les ouvriers des Ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*, Presses Universitaires de Lyon, 1993.

D. FERNÁNDEZ, Manuel, *Ética y Economía Ferroviarias*, Madrid, 1929.

Ferrovios. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles españoles, números 39, 51, 68, 70, 79, 82, 110, 111, 155, 159, 167 . Años 1944,1945, 1947,1948, 1950, 1954, 1955.

FOLGUERA, Pilar, DOMÍNGUEZ, Pilar, GAGO, José María, *El mundo del trabajo en RENFE*, Historia Oral de la Infraestructura, edita Mantenimiento de Infraestructuras de RENFE y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid 2003.

FOLGUERA, Pilar, DOMÍNGUEZ, Pilar, GAGO, José María, *La identidad de los ferroviarios de RENFE (1941-2001)*, Historia, Antropología y Fuentes Orales, número 28, Barcelona 2002.

IBÁÑEZ FERNÁNDEZ, José, *La Tragedia de un empleo. Ensayo Ferroviario*, Marsiega S.A., Madrid, 1954.

MARTÍNEZ VARA, Tomás, *Salarios y Programas de Bienestar Industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)* , en Investigaciones de Historia Económica, Invierno, número 4, 2006.

Reglamento de Régimen Interior de la RENFE, Madrid, Asociación General de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España, 1962.

RODRÍGUEZ-LEURO, Aída Patricia, *“Nosotros los ferroviarios”. Configuraciones y representaciones identitarias. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Bogotá,1958-1970*, École des Hautes études en Sciences Sociales, EHESS, Francia, 2007.

VIDAL OLIVARES, Javier, *La estructuración de la propiedad, de la organización y la gestión de una gran empresa ferroviaria: La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1858-1936*, en Revista de Historia Económica, Nº 3, año XVII, Otoño-Invierno, 1999.

VIANI, Mario y BURGALETA, Vicente, *Conveniencia y posibilidad de electrificar los ferrocarriles españoles*, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Públicas, Madrid, 1919.