

LOS FERROVIARIOS EN LA HISTORIA DEL FERROCARRIL: EL CASO DE RENFE

Equipo de trabajo de la Unidad de Negocio de
Regionales¹

Coordinador: Carlos Lapastora Hernández

1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA

Para los que somos profanos en esta Ciencia, la Historia con mayúsculas, representa la descripción de aquellos hechos, que tuvieron trascendencia en el presente y futuro de la sociedad contemporánea al momento en que éstos acaecieron.

Por otra parte, la iconografía histórica nos tiene acostumbrados a los simples aficionados a su estudio, a un modelo en el que tales hechos trascendentes son protagonizados por personajes relevantes de su tiempo; personajes que por circunstancias diversas, en la mayoría de las ocasiones han detentado, tanto el poder de crear Historia, como en ciertos momentos de alterar su curso, en virtud de una cierta capacidad de decisión que en cierto momento éstos tuvieron.

El trabajo que presentamos tiene otro punto de vista; no hemos pretendido investigar las razones y causas que se hallan detrás de los diversos sucesos trascendentes en la Historia del Ferrocarril Español, tampoco nos hemos propuesto analizar el papel que la aparición y desarrollo de este medio ha podido tener desde una óptica social, económica o política. Por el contrario, los protagonistas de nuestro trabajo han sido las personas que, simplemente, se limitaron a vivir un día a día influido por las consecuencias, tanto de estos acontecimientos relativos a la evolución histórica del ferrocarril en España, como de otras circunstancias, políticas y sociales, que conformaron un escenario en el que se desarrolló su existencia profesional y humana, y sobre el que no tenían capacidad alguna de actuación.

De esta manera, nuestro objetivo no ha sido ocuparnos de la actividad de ilustres personajes como el Marqués de Salamanca, D. Miquel Biada o los señores Subercasse y Santa Cruz, entre otros, cuyo papel en la Historia ferroviaria española ha sido ampliamente estudiado y divulgado por reconocidos especialistas en la materia, sino que hemos intentado mostrar cómo vivían y trabajaban otros profesionales del ferrocarril, aquellos que como maquinistas, fogoneros o jefes de tren hacían llegar a los trenes a sus destinos; como los factores, jefes de estación, guardagujas y enganchadores que en las estaciones, de día o de noche, formaban los convoyes y controlaban su circulación; como los guardabarreras, obreros de vía, encendedores o caldereros, que en los tajos, talleres o depósitos, hacían posible que vehículos e instalaciones estuviesen en condiciones de ser utilizados.

Por otra parte, nuestra narración tampoco intentará reflejar con absoluto rigor histórico la época en la que estos nuestros protagonistas vivieron, sino que pretenderá reconstruir la visión que ellos tuvieron de aquella realidad; por esta razón, el hilo conductor del relato se basará fundamentalmente en la narración de las experiencias, anécdotas y vivencias que aquellos, hoy treinta, cuarenta o cincuenta años después, recuerdan de una época marcada en la mayoría de los casos por la

necesidad de casi todo, pero también por la juventud y la ilusión; narraciones que en ocasiones serán complementadas por otra perspectiva diferente, la que de esa época tenemos los que hoy trabajamos en el ferrocarril.

Para ello y por razones obvias de proximidad histórica y disponibilidad de testimonios directos, hemos centrado nuestro estudio en la propia historia de RENFE, remontándonos en algunos casos a los primeros años de su creación y llegando en ocasiones hasta prácticamente nuestros días. Por otro lado, debido a las limitaciones de espacio establecidas para este trabajo, nuestra narración se centrará sólo en dos de las actividades más cercanas a la explotación ferroviaria, las que desarrollaban el personal adscrito al servicio de Explotación o Movimiento (Trenes y Estaciones), y el de Tracción, refiriéndonos en este caso solamente al trabajo de maquinistas y fogoneros.

2. EL TRABAJO DE LOS FERROVIARIOS

Siguiendo el planteamiento del profesor López Pita², el sistema ferroviario en lo que respecta a la tecnología utilizada, está formado por un conjunto de subsistemas distintos pero complementarios en lo que a la actividad del ferrocarril se refiere, entre ellos pueden contarse, la infraestructura viaria, las instalaciones fijas de vía, la señalización, la comunicación, la electrificación, la tracción, el material remolcado, las estaciones en sus dos variantes, viajeros y mercancías, etc.

Ello, desde el punto de vista de la explotación de las líneas férreas, significó que este medio de transporte, desde su aparición, precisó mantener personas cualificadas en la realización de tareas muy diversas, configurándose entonces una estructura productiva con puestos de trabajo con una especialización muy acusada. Especialización que a lo largo de los años fue disminuyendo, al concentrarse en algunos de ellos tareas realizadas por puestos distintos e incluso correspondientes a otras ramas profesionales, pero que debido fundamentalmente a la introducción de avances tecnológicos, fue posible su concentración en una sola persona.

Este es el caso del freno de los trenes, el cual hasta la introducción del frenado automático controlado desde la locomotora por el maquinista, exigía el concurso de guardafrenos y mozos de tren, los cuales, accionando manualmente el freno del vehículo en el que viajaban prestando servicio, proporcionaban el esfuerzo de frenado para la detención de los convoyes en los puntos deseados. Precisamente iniciaremos este trabajo refiriéndonos a la actividad del llamado personal de Trenes, servicio que reunía algunos de los oficios de mayor tradición ferroviaria, pero caracterizado también por unas condiciones de trabajo, que desde el punto de vista actual son simplemente inconcebibles.

2.1. EL PERSONAL DE TRENES.

Las tareas que desarrollaban los agentes ferroviarios adscritos al servicio de Trenes eran de dos tipos; por un lado, quizá la de mayor relevancia, el accionamiento manual del freno de los convoyes que no estaban provistos de frenado automático, accionado desde la locomotora coche o furgón dotado de dispositivos al efecto, y por otro, las de orden puramente comercial, controlando las mercancías que transportaba el tren y colaborando en las tareas de carga y descarga en las estaciones.

Respecto a la primera de las funciones mencionadas, habría que precisar que los trenes con accionamiento manual del freno, eran la práctica totalidad de los de mercancías, incluso según las épocas, algunos de viajeros; en ellos para asegurar su detención cuándo y dónde se desease, se disponía que a lo largo de la composición se situasen vagones dotados de “freno de mano” o de “tornillo”, cuyo accionamiento, totalmente manual, se efectuaba desde una garita situada en la parte superior de uno de los extremos del vagón, fuera de éste y ligeramente por encima de la altura de su techo; accionamiento que consistía en el giro repetido de una manivela o volante situado en dichas garitas y que mediante un sistema de tornillo apretaba o aflojaba las zapatas del freno del vehículo en cuestión.

Para lo cual, en estas garitas debían viajar durante todo el recorrido del tren, los agentes encargados de accionar este freno manual cuando el maquinista, mediante señales efectuadas con el silbato de la locomotora, así lo solicitaba o incluso por iniciativa propia “*en los casos de deriva o cuando se den cuenta de un incendio o peligro*” según señalaban la Instrucción General Núm. 10 de Explotación y la Circular núm. 14 de Material y Tracción de RENFE, cuyo texto era recogido en la “*Recopilación de disposiciones vigentes en Materias de Circulación que más afectan al personal que presta servicio en la línea*” publicada por la Academia Especial de Ferrocarriles CALDERON DE LA BARCA en 1949.

La cantidad de personas que debían prestar servicio en cada convoy variaba en función del número de los frenos de “tornillo” que reglamentariamente deberían ser servidos en función del tipo de tren, de la línea que tendría que recorrer e incluso de la locomotora que lo arrastraba. De esta manera, por cada grupo de vehículos sin freno, debía circular uno dotado del mismo y lógicamente al cargo de un agente. Estos trabajaban en “brigadas”, adscribiéndose a ellas un grupo de mozos de tren y guardafrenos, los cuales efectuaban juntos el mismo servicio.

La cantidad de vehículos por el que se exigía un freno manual variaba enormemente en función del trazado de las distintivas líneas férreas; así desde la necesidad de disponer de un vagón dotado de este dispositivo por cada grupo de 2^{1/2} carentes de él, en tramos correspondientes a la línea de Linares a Almería, podían encontrarse otras como la de Sevilla Plaza de Armas a Huelva, en donde se admitían hasta 10/12 carruajes sin frenar.

Como se puede imaginar las condiciones de trabajo de estas personas eran durísimas; horas y horas encaramados en el interior de la garita, la mayor parte de las veces sin puerta, con aberturas por todos lados (con frecuencia estos agentes portaban maderas y clavos para reparar, momentos antes de emprender el viaje, alguna de las muchas tablas rotas o desprendidas de sus habitáculos), soportando las inclemencias del tiempo en recorridos interminables; en invierno envueltos en una manta, sentados, con el farol de petróleo entre las piernas como única fuente de calor; en verano sofocados por el ambiente de las garitas recalentadas por el sol; al paso de los túneles, asfixiados por el humo de las máquinas de vapor, y siempre con el oído atento a las señales de “apretar o aflojar frenos” que el maquinista pudiera efectuar en cualquier momento.

Las categorías profesionales incluidas en este servicio eran las de Jefe de Tren, Guardafrenos-Distribuidor y Mozo de Tren, permaneciendo sus funciones a lo largo de los años inalteradas, de forma que la redacción que podemos encontrar de las mismas en textos de la Reglamentación Nacional del Trabajo de RENFE de 1944, el Reglamento de Régimen Interior de 1962 o el nuevo

texto del primero dado en 1971, se expresan en términos prácticamente idénticos, salvo algún párrafo adicional incluido en este último.

Jefe de Tren.- En esta categoría se comprenden los que ejercen, fuera de las Estaciones, la máxima autoridad en el tren, respondiendo de la marcha de éste, así como de la conducción de mercancías, equipajes, pliegos, cajas de recaudación y carteras de servicio a su cargo.

Guardafrenos-Distribuidor.- Se integran en esta categoría aquellos que, en una parte de la composición del tren, llevan a su cuidado, con responsabilidad propia, la recogida y distribución de mercancías, tanto de grande como de pequeña velocidad; ejercen la vigilancia exterior de los vagones de su grupo durante la marcha; responden de todos los bultos que se les confíen, y sirven el freno que les está encomendado.

Mozo de Tren.- Corresponde esta categoría a los que prestan servicio en los trenes para accionar los frenos de los vehículos, de acuerdo con las señales establecidas, vigilan un número determinado de vagones y coadyuvan con el personal de las Estaciones en los cargues y descargues de mercancías, revisando los enganches y ejecutándolos en las Estaciones de tránsito, cuando sean requeridos para ello.

Reglamentación Nacional del Trabajo de 1944

Dichas funciones y las propias categorías profesionales que se encuadraban en este servicio permanecieron vigentes hasta 1983, cuando dentro del texto del IV Convenio Colectivo de RENFE, aparece una nueva clasificación profesional de este servicio, formado por las categorías de Agente de Tren y Auxiliar de Tren, a las que se encomiendan ya una función eminentemente comercial.

En esta fecha, mucho tiempo después de que en RENFE el frenado de los trenes se efectuase de forma automática, desaparecieron las primitivas profesiones encuadradas en el servicio de Trenes, en donde trabajaron muchos agentes ferroviarios en condiciones de penosidad extrema y cuyo testimonio queremos representar en la narración de uno de estos profesionales

Don Jesús Guerra Rodríguez, que ingresó en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA) como Mozo de Estación en 1943; pasando en 1948 a Mozo de Tren en Betanzos y Curtis y en 1962 a Guardafrenos con residencia en Curtis y La Coruña. Jubilado en 1982.

Don Jesús nos cuenta lo siguiente:

“... Las dificultades de la vida ferroviaria de antaño fueron muchas e imposible ignorarlas: había muchas deficiencias en todo el material, las condiciones del país no podían ofrecer otra alternativa.

De mi época como Mozo de Tren puedo rememorar el frío que pasaba en las garitas, éstas sin puertas y además peligrosas. Pasabas muchas horas subido en el tren y a veces sin comida.

Recuerdo una ocasión, en la línea de Zaragoza a Arcos; salimos con un mercancías de la estación de Ariza dirección Zaragoza sobre las siete de la tarde. Empleamos toda la tarde, la noche, el día siguiente y a la mañana del segundo día pudimos llegar a la estación de Ricla, sin comida y prácticamente sin haber tomado nada desde la primera de las noches en que me acabe la cena preparada para el viaje. Estabamos detenidos en esta estación y no sabíamos exactamente la hora de partida; que si en 10 minutos, que si luego en 30... yo tenía tantísima hambre, aparte de cansancio, que ya no veía, y le dije a un compañero:

Mira: como el pueblo está cerca de la estación, ¿te parece que vayamos a comprar algo de carne y la asamos en la pala de la máquina?. ¡Si se marcha el tren, que se marche!. ¡Yo no puedo aguantar más!.

No obstante, tuvimos la consideración de advertir al Jefe de Estación que nos íbamos al pueblo a comprar comida. Efectivamente, empezamos a andar, parecía que el pueblo se alejaba de nosotros, cada vez parecía más lejos, no llegábamos nunca. Andar y andar, lo importante era comer como fuese. Al fin llegamos, compramos nuestra carne y muy contentos deshicimos el camino hacía la estación, pensando que tendríamos que pedirle permiso al maquinista para que nos dejara asarla en la locomotora.

Sin embargo, y desafortunadamente, esto no fue necesario, porque cuando ya divisábamos la estación vimos como el tren partía sin nosotros. Ya nos daba todo igual, asamos la carne como pudimos en la estación y nos la comimos.

Cuando llegamos después a Zaragoza, al parecer, nadie se había dado cuenta de que habíamos perdido el tren, aunque eso no hubiera sido lo peor, porque lo malo fue que la carne me sentó muy mal, estaría en malas condiciones, lo cierto es que ya antes de llegar la cara se me lleno de granos, me ardía, me encontraba tan mal que me tuve que dar de baja.

A las pocas horas se presentó el medico de la Red y me dijo:

- ¡Jesús, arriba y a trabajar!. ¡Tú no estas para estar de baja!*
- ¡Cómo que no!. ¡Yo no voy a trabajar!. Le respondí convencido.*
- Pues que sepas que yo no te voy a dar la baja.*

Y no me dio la baja, fulte al servicio, hable con el listero y le dije que no iba a trabajar hasta que no mejorase y tampoco me dijeron nada. Cuando mejore avise que ya estaba en condiciones para trabajar y que se me nombrara servicio. Y así fue...

Yo en aquella época estaba siempre de reserva, es decir no estaba incluido en una brigada, recuerdo otra ocasión en la que iba con un tren frutero hacía Ariza que se caracterizaba porque no andaba casi nada, bueno como la mayoría de aquellos trenes mercantes Llegabas a destino y prácticamente sin descansar llegaba el Sr. Lozano, Jefe de Estación y te decía:

¡Hace falta un mozo para un mercante a Valladolid!

Dada mi circunstancia de reserva siempre me tocaba a mí. En esa situación no te podías negar, y a veces incluso sin comida para llevar. ¡Esa línea de Ariza a Valladolid era terrible!. Los inviernos eran crudísimos, las nevadas que allí caían ...y las pendientes de la vía.

Los trenes tenían que llevar doble tracción por cola hasta la estación de Alentisque (a 34 kilómetros de Ariza). Allí cortábamos la máquina que daba la doble, se pasaba a la placa para girarla, la teníamos que poner nosotros en la placa y empujar ésta, darle la vuelta y otra vez para Ariza. Si en otra ocasión llegabas a Valladolid, te ibas a descansar al dormitorio y lo normal era que antes de cumplimentar tu descanso te estuvieran llamando otra vez”.

Como ya hemos señalado, la narración de D. Jesús Guerra es un testimonio vivo de las condiciones en las que estos agentes ferroviarios debían desarrollar sus funciones, y que pueden considerarse de dureza extrema; sin embargo, a la penosidad de sus tareas se añadían otras circunstancias, derivadas en gran medida del rudo ambiente en que se movían la mayoría de los profesionales del ferrocarril y que en cierto modo, tenía como trasfondo el propio entorno social y económico de la España de posguerra.

Nos referiremos en un primer momento a los llamados dormitorios de agentes o lugares habilitados para la pernoctación de aquellos empleados que debían efectuar el descanso entre jornadas fuera de su residencia, D. Jesús a este respecto narra lo siguiente:

“...el dormitorio de Valladolid valía malamente para dormir. Era penoso entrar allí, aunque el peor de todos los que conocí era el de Arcos de Jalón. Dos naves en las que dormía mucha gente y por la noche allí olía queYa desde la entrada te daba el olor y no precisamente bueno, cuando ibas a entrar después de respirar el aire de fuera, cuando abrías la puerta el olor te hacía retroceder. Además no te dejaban casi dormir pues no paraba de entrar gente nueva o si no, era el guarda a avisar a la gente que tenía salir de viaje. Como ya he dicho, te avisaban con anterioridad a tu hora, sin corresponderte, ante una incidencia o un tren especial, para así no tener que avisar al personal de aquella residencia pues era más fácil hacerlo con nosotros. Así no se molestaba al avisador ni a los agentes de la residencia, sobre todo si era de madrugada. Si te negabas, enseguida te decían "Usted se niega" y entonces ya tenías lío....

Una vez, harto, le dije a un jefe de estación que no iba y él me contestó:

- Usted se niega.

Y yo le respondí

-No me niego pero no voy

Muchas veces me levantaba de la cama para que me dejaran en paz.

Sin embargo, recuerdo que cuando íbamos a Madrid-Atocha el dormitorio era mucho mejor, parecía un hospital; una sala grande llena de camas blancas; allí si había sábanas en las camas, en el resto de dormitorios nos las teníamos que llevar nosotros y hacernos la cama antes de acostarnos...”

Los testimonios recogidos de otros veteranos profesionales abundan en las carencias y deficiencias que presentaban muchos de los dormitorios enclavados a lo largo de la Red; la primera referencia obligatoria es que en aquellos tiempos, el personal que llegaba a descansar en estas dependencias debía portar sus propias sábanas, haciéndose ellos mismos la cama antes de iniciar su descanso y ello no sólo en los años 40 o 50, sino incluso bien entrada la década de los sesenta.

Otra cuestión a resaltar era la falta de mínimas condiciones higiénicas de los dormitorios, con 12, 14 o 16 personas durmiendo en el mismo local, duchas y lavabos insuficientes o inexistentes y, obviamente, la consiguiente falta de intimidad.

No obstante, la disponibilidad de estos locales debía entenderse como una especie de salario en especie que era percibido por el personal de Trenes y Conducción, (para las categorías de otros servicios no estaba contemplada la utilización de los mismos) y que se remontaba a la antiguas Compañías ferroviaria anteriores a RENFE. Concretamente la “Reglamentación Nacional del Trabajo en RENFE” de 1944 señalaba en su artículo 185 que:

“La RENFE está obligada a proporcionar dormitorios al personal expresado en el artículo anterior (trenes y máquinas), debiendo reunir aquellos las necesarias condiciones de limpieza, higiene y comodidad y estar situados en las mismas Estaciones y Depósitos o bien en lugar inmediato a estas dependencias.”

Precepto cuya redacción fue modificada en 1971 en la nueva Reglamentación publicada en esta fecha:

Art. 278 La RED facilitará al personal de trenes, máquinas y de intervención en ruta dormitorios que reúnan las debidas condiciones de limpieza, higiene y comodidad, y que habrán de estar situados en las mismas estaciones o depósitos o en lugar inmediato a estas dependencias. Estos dormitorios reunirán las condiciones mínimas de higiene y comodidad exigidas por el Reglamento General de Seguridad e Higiene del Trabajo.

Las camas se mantendrán en constante estado de higiene y limpieza y las sábanas y fundas almohada se mudarán cuando deba pernoctar otro agente en la misma cama. Cuando la RED no disponga de dormitorios propios podrá recurrir a la contratación de habitaciones para uso del mencionado personal.

En otro sentido, los dormitorios eran con frecuencia una especie de sucedáneo del hogar del que estas personas se veían alejados con frecuencia durante días; en ellos se improvisaban comidas, bien compartiendo con los demás compañeros los víveres propios de cada uno, bien comprando los ingredientes en el mismo lugar; se entablaban entrañables amistades, como decían muchas de las personas que nos han hecho llegar sus testimonios, *“...se pasaba más tiempo con los compañeros que con tu familia, a la fuerza tenían que nacer amistades para toda la vida...”* A veces incluso sucedían anécdotas pintorescas, como la que refleja **D. José Guerrero Zunzunegui**.

D. José ingresó en RENFE en 1959, en la 19ª Promoción de Tracción del Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles en Zaragoza Delicias. En 1963 pasa como agente civil a la Red con la categoría de Fogonero en la residencia de Tarragona; en 1967 Ayudante de Tracción Eléctrica en Barcelona-Vilanova; en 1972 Maquinista en Barcelona Término, Jefe de Maquinistas en 1996 también en Barcelona Término, pasa a la situación de Pre-jubilado en RENFE en 1999, esta es su narración:

“.....Recuerdo un día, que después de un montón de horas llegamos con un ruta a la estación de Benicarló. El dormitorio era nefasto, la pintura de las paredes ni mencionarla, el caso es que dejamos el tren y nos fuimos a tomar unos vinos hasta la hora de acostarnos, regresando al dormitorio un poco “alegres”. A eso de las dos de la mañana me levante al servicio, y ¿cómo iría?, el caso es que en vez de meterme en mi habitación lo hice en la contigua a la mía que era la de mi compañero. A oscuras me eche en la cama y resulta que oigo decir:

¿Pero que es esto?, ¿Quién anda ahí?...

Salí corriendo y dándome cuenta de mi error me metí ya en mi autentica habitación, al fin. Al día siguiente el comentario era en el dormitorio el esperado: “Un individuo ha intentado meterse en la cama de un compañero”. Yo me callé. Cualquiera decía algo. Menuda podía haberse organizado si se hubiesen enterado de que aquél había sido yo, aquí no hubiesen valido explicaciones del error. Al pasar algún tiempo desde luego que se lo conté al compañero, pero cuando ya casi nadie se acordaba de aquello.....

Recuerdo otro dormitorio, el de Lérida, en el cual dormíamos diariamente dieciséis personas y en una sola habitación. Había solamente una estufa en el centro de la sala. El guarda del cuarto se dedicaba a mantenerla encendida y a preparar calderas de agua para que no faltara el oxígeno en la habitación (año 66)..”

2.2. MAQUINISTAS Y FOGONEROS

A continuación nos referiremos a aquellas profesiones ferroviarias, que sin lugar a dudas, en mayor medida han sido mitificadas por el entorno ajeno al ferrocarril, los maquinistas y fogoneros. La literatura y el cine han retratado a estos profesionales a bordo de sus inmensas locomotoras, hombres duros, valientes, bregados en una tarea de rudeza sin par, rodeados de humo y vapor, con sus rostros tiznados por el polvillo del carbón. El maquinista conduciendo con la mitad de su cuerpo fuera de la cabina al objeto de ver el trecho de vía que quedaba por delante, el fogonero inclinado sobre el hogar de la caldera, alimentando el fuego paletada tras paletada (una de las mejores representaciones cinematográficas de los hombres del vapor, quizá sea la imagen del actor americano Burt Lancaster, como esforzado ferroviario de la SNCF francesa durante la ocupación alemana en la película “El Tren”).

A este respecto puede asegurarse, sin temor a error, que la realidad, no sólo encajaba totalmente con el arquetipo que estos medios nos han transmitido, sino que incluso en ocasiones la superaba. Pilotar las Santa Fe, las Montaña, las Mikado, las Confederación y tantas otras, requerían de la pareja que las manejaba un esfuerzo ímprobo. Así las inclemencias del tiempo era la primera de las duras condiciones de trabajo con las que debían enfrentarse estos hombres, en invierno el frío, la lluvia y la nieve hacia de los viajes nocturnos una tarea penosa, en verano el calor ambiental junto con el que desprendía la caldera hacían de las cabinas un autentico infierno.

Pero con todo, ésto no era lo más importante, en el trabajo de maquinistas y fogoneros todavía había otras circunstancias que hacía de su tarea una labor de enorme dureza. El maquinista, a lo largo del recorrido, debía permanecer atento al tramo de vía que encontraba por delante, siendo el conocimiento de la línea por la que transitaba una cuestión elemental para efectuar su viaje en óptimas condiciones de seguridad; saber en dónde debía reducirse la marcha del tren utilizando sólo el freno de su locomotora o aplicando el contravapor, o por el contrario efectuar la señal de “pedir frenos” a los guardafrenos de la brigada de Trenes que viajaban encaramados en las garitas de los vagones de la composición, era indispensable para respetar las señales o efectuar las paradas prescritas en su itinerario.

Además conocer el recorrido que efectuaba permitía estar atento a la indicación de las señales correspondientes a las estaciones que debían atravesar en su marcha, y lo más importante, permitía optimizar el rendimiento de la máquina, adecuando su marcha al perfil del tramo de vía que en cada momento atravesaban. De esta manera abrir o cerrar el regulador en su justa medida, permitía

alcanzar la velocidad precisa en cada momento, disminuyendo la aplicación del freno y el consumo de combustible.

En cuanto a labor del fogonero, es fácil imaginar la penosidad de su tarea; antes de iniciar la marcha debía limpiar y ayudar al maquinista a engrasar la locomotora, preparar el carbón partiendo las briquetas y trozos más grandes para facilitar su combustión en el interior de la caldera; en su jornada tres o cuatro mil kilogramos de carbón debían pasar, a fuerza de las paletadas que éste efectuaba, desde el tender hasta la caldera y cuando llegaban a destino, antes de dejar el servicio, recargar el tender y la locomotora de carbón y agua, de forma que ésta quedará lista para el próximo servicio.

Relato de **D. Jesús Lapastora Montón**: ingresó en 1944 en la todavía existente Compañía ferroviaria MZA en 1944, en los Talleres de Barcelona, en 1945 se incorpora a la Agrupación de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles en la 5º Promoción de Tracción Vapor, Fogonero en 1949 en Madrid-Atocha, Maquinista de Diesel en 1954, Jefe de Maquinistas en 1967, Subjefe de Depósito en 1973, Jefe de Depósito en 1976, Jefe de Servicio en 1981, jubilado en 1986.

“...Antes de empezar el viaje acudíamos al Depósito hora y media o dos horas antes de iniciar el servicio, allí la máquina estaba ya encendida, para ello el equipo de Encendedores tenían nota de la hora en la que ésta debía iniciar el servicio, y éstos utilizando carbón grueso y leña hacían el fuego en la caldera de forma que el agua iba calentándose y ya la encontrábamos con presión.

El Maquinista engrasaba las bielas, los cojinetes y los patines y el fogonero barría la cabina, limpiaba los cristales, abrillantaba los dorados y ayudaba al maquinista a engrasar, también colocaba el carbón en el tender, partiendo los trozos más grandes o rompiendo las briquetas que eran grandes bloques de carbón prensado que no se podía echar tal y como lo cargaban en el tender a la caldera.

Después a la hora que estaba fijada salíamos del Depósito para la estación, allí nos ponían en cabeza de tren, el fogonero hacía el enganche y cuando nos pitaban salíamos. Yo cuando me licencié me destinaron como fogonero al Depósito de Madrid-Atocha, la costumbre era que la misma pareja, maquinista y fogonero, tuviesen asignada una máquina fija, haciendo con frecuencia el mismo servicio.

En mi caso, durante mucho tiempo estuve haciendo trenes entre Madrid y Zaragoza, casi siempre de viajeros, solíamos salir con el expreso de Barcelona por la noche, llegamos sobre las tres de la mañana a Zaragoza, allí se cambiaba la máquina descansábamos y al día siguiente volvíamos a Madrid con el tren que venía en sentido contrario.

En un viaje echábamos tres o cuatro toneladas de carbón, y eso que los trenes de viajeros como casi no paraban eran buenos trenes.

Cuando llegábamos a destino nos lavábamos con el agua de la máquina porque en los dormitorios no había agua caliente, en muchos no había ni siquiera duchas, teníamos que hacernos la cama con nuestras sábanas que traíamos de casa. El dormitorio era el sitio donde vivíamos, allí también nos hacíamos las comidas, ya que con frecuencia pasábamos cinco o seis días fuera de casa, por lo que íbamos al mercado comprábamos de todo y nos hacíamos allí mismo la comida. Con todo, cuando salíamos de viaje teníamos que llevar lo que llamábamos el arca, que era un baúl bastante grande donde llevábamos la ropa de trabajo, comida para dos o tres veces, las sábanas y todo lo demás que pudiéramos necesitar.

Si volvíamos con el expreso de Barcelona llegábamos a Madrid sobre las ocho de la mañana, de la estación al Depósito, allí antes de dejar la máquina había que esperar para que se quedara cargada de carbón, casi siempre había que esperar que te tocara el turno, y eso que en el Depósito de Atocha había tolva para cargarlo, en otros sitios lo hacían brigadas de peones a base de acarrear espuestas, limpiábamos un poco la máquina y nos íbamos, entre unas cosas y otras rara era la vez que llegábamos a casa antes de las dos de la tarde "

La máquina era el elemento principal en la vida de maquinistas y fogoneros; así, cada pareja de conducción tenía asignada de forma regular una locomotora determinada, siempre la misma, formando entonces ambos una unidad indisoluble, salvo que por algún tipo de incidencia o cuando ésta debía pasar por los Talleres para realizar las correspondientes revisiones y reparaciones, sus tripulantes recibiesen otra distinta.

Efectivamente, para maquinistas y fogoneros la diferencia de emolumentos que suponía la realización de servicios remolcando trenes, de viajeros o mercancías, frente a la asignación a turnos de maniobras o reserva era enorme, al igual que en los casos en los que la locomotora, durante el recorrido del tren, quedaba inútil y debía regresar al depósito, entonces la llamada "prima de conducción" quedaba ostensiblemente mermada. Prima de Conducción que en el caso de la Tracción vapor-carbón, según recogía el Reglamento de Régimen Interior, respondía a la siguiente fórmula:

$$I = (i_c + i_g + i_r + i_t) + i_v$$

Siendo sus componentes los siguientes conceptos:

I_c = Prima por economía de combustible (carbón)

i_g = Prima por economía de grasa

$i_r + i_t$ = Prima por recorrido y carga

i_v = Prima por velocidad (balance de minutos)

Valor de dichos componentes para los que a su vez existía un procedimiento matemático de cuantificación, hartamente complejo por cierto, pero que en definitiva, junto a otras percepciones devengadas en la prestación de servicios comerciales, marcaban notables diferencias entre la cuantía final de la nómina para el personal de Tracción frente a su salario base a percibir cuando su trabajo se limitaba a otras funciones.

Obviamente, ante este panorama puede deducirse que el estado de conservación y funcionamiento de la locomotora era una cuestión de primera importancia para maquinistas y fogoneros. Por esta utilidad como herramienta básica de su trabajo e incluso por el puntillo profesional que suponía, los bronce de las máquinas se abrillantaban, los cristales de faroles y cabina se limpiaban, el engrase de cojinetes de bielas y ejes se cuidaba, en definitiva la locomotora se mimaba; ello, la mayor parte de las veces, en sus propias jornadas de descanso. A todo lo cual había que añadir, que la potestad para asignar o retirar una determinada máquina a maquinistas o fogoneros la tenía el jefe de la dependencia (Jefes de Depósito o Reserva), siempre a criterio del mismo.

En definitiva, maquinista y fogonero debían formar un equipo de trabajo solidario, dado que si bien las funciones a desarrollar por cada uno de ellos, e incluso su posición jerárquica en la referente al control de la locomotora, establecía diferencias ostensibles entre ambos, de la habilidad y compenetración entre uno y otro se conseguían enormes beneficios en la conducción de la misma y por tanto un considerable menor esfuerzo a realizar por ambas partes.

De esta forma, si el fogonero sabía obtener un fuego uniforme, manteniendo el ritmo adecuado de suministro de carbón a la caldera y acumulando más cantidad de éste en los puntos del cajón de fuego donde la locomotora más consumía, obtenía un grado de presión óptimo, que facilitaba que el maquinista dispusiese de vapor en los momentos en los que precisaba un mayor esfuerzo.

En sentido inverso, cuando el maquinista era conocedor, tanto de la máquina que pilotaba, como del trayecto que recorría y adecuaba la conducción de la misma a su perfil de vía, abriendo y cerrando el regulador de forma que permitiese aprovechar al máximo el vapor producido, hacía del trabajo del fogonero una tarea menos fatigosa.

A ello había que unir que la duración de los viajes, la cantidad de tiempo que maquinista y fogonero debían pasar en el reducido espacio de la cabina, los a veces difíciles trances que debían soportar, hacía imprescindible una convivencia, sino cordial sí armónica entre ellos, dado que no sólo debían trabajar juntos, sino comer, dormir y en definitiva vivir con el *compañero*.

Esta vida errante les obligaba a portar en sus arcas las herramientas y utensilios que en cualquier momento podían necesitar, tales como sartenes y pucheros que les permitiesen cocinar un cocido en el domo seco de la máquina (para lo que ~~previamente~~ había sido practicado un orificio al efecto en la chapa de la misma) o incluso aprovechar una parada prolongada para asar carne en la propia pala, previamente recalentada en el fuego, y con la que momentos antes había sido acarreados muchos kilos de carbón desde el tender.

En definitiva, la ~~La visión imagen~~ romántica de los hombres del vapor, nos ha trasladado una imagen en la que éstos aparecen ~~les presenta~~ unidos indefectiblemente a sus monturas de hierro, las cuales representan para sus tripulantes y a éstas como algo más que seres inanimados, percibiendo en ellas, ~~En ellas se perciben~~ incluso reacciones propias de entes dotados de vida propia.

;-Las ~~las~~ máquinas, bajo esta perspectiva, eran ~~locomotoras han sido con~~comparadas con a fieles y esforzados animales que resoplaban en el ascenso de las pendientes arrastrando ~~tirando de~~ los trenes a plena carga y -que marchaban alegres en los tramos llanos o remolcando composiciones para los no precisaban grandes esfuerzos. Añadiendo además, que del trato que éstas recibían, de su cuidado, del acierto en su manejo, del conocimiento de las peculiaridades de su funcionamiento, dependía en gran medida el comportamiento de las mismas.

Sin embargo, casi siempre, en ocasiones, para maquinistas y fogoneros~~los tripulantes de estos ingenios de acero~~, su vida estaba exenta de romanticismo, la máquina era una obsesión, una herramienta de la que dependía el bienestar propio y de sus familias, con frecuencia una pesada obligación de la que en el momento más propicio conseguían librarse, conservando su condición de maquinistas, pero pasándose a la conducción de automotores y locomotoras diesel o eléctricas, de menor belleza plástica, pero mucho más cómodas en lo referente a sus condiciones de trabajo.

D. José Guerrero Zunzunegui, al que ya nos hemos referido anteriormente, a este respecto, narra lo siguiente:

“ El trabajo estaba organizado muy precariamente. Teníamos gráficos de trabajo pero no se seguían muy estrictamente porque las hojas de servicio, que había que consultarlas a diario, se exponían sobre las seis de la tarde, a lo mejor te encontrabas con que te habían cambiado totalmente el turno en relación con el que te tocaba según el gráfico. Y tampoco podías reclamar. ¿A los enlaces?. Estos únicamente podían actuar sobre cuestiones sociales, pero casi nunca laborales.

La jornada laboral era muy dura. Había veces que llegabas a destino con un “tren ruta” (los que iban cogiendo y dejando vagones por todas las estaciones, casi siempre haciendo maniobras en ellas) después de 16 horas de servicio, te ibas a casa y sin haber disfrutado tu descanso, te llamaban para reincorporarte al trabajo, a lo mejor tras solamente 4 ó 5 horas de descanso y de haber estado con los tuyos. Te podías negar pero entonces estabas mal visto, pues ésa no era la tónica de comportamiento y además el jefe de depósito, en esas circunstancias, tenía potestad para retirarte la máquina y entregarte otra posiblemente peor.

Eras un esclavo del trabajo y había que ser muy cumplidor o si no, no te hacías con la “máquina”. Yo como ferroviario y como maquinista me debía a la máquina, y es que ésta era el corazón de mi casa. Si yo no trabajaba con ella, llevándola en perfectas condiciones de limpieza y funcionamiento, me la retiraban, con lo que ello suponía, sobre todo a final de mes.

Así que los días de descanso bajábamos a limpiarla, a llevar los cojinetes a reparar para que la máquina estuviese en la mejores condiciones de prestar servicio.....

.....Una nueva historia que quiero evocar es aquella que me ocurrió en la estación de Jérica, provincia de Teruel, línea de Zaragoza-Valencia, estando de fogonero militar. Trabajábamos en la renovación de vía en el tramo Jérica-Caudiel, con una máquina suiza, yo iba con un maquinista que se apellidaba Muñoz. Debido a las condiciones de trabajo, nos entregaban unas caretas para protegernos del calor producido por la máquina en un túnel que había que atravesar a velocidad muy reducida.

Como las normas higiénico-sanitarias eran entonces escasas, por no decir que nulas, la careta era siempre la misma para todo el mundo, nada de un solo uso. Esta era de esponja y nos la daban bajo firma. Tampoco se entregaban esterilizadas ni nada similar.

El maquinista se negó a cogerla pues decía que estaba baboseada de otros, y yo por aquello de secundar a mi compañero tampoco la quise. Al iniciar el trabajo, el maquinista se preparó un cubo de agua y cuando entramos en el túnel metió la cabeza en él. Yo, por mi falta de experiencia, no preparé cubo alguno y al entrar en el interior de aquel, notaba que la cara me ardía, debido a las temperaturas que el fuego de la máquina creaba al atravesar el referido túnel a muy escasa velocidad.

Le grité al maquinista ¡Me quemo!, ¡Me quemo!. Levanté la tapa del tender para meter la cabeza, no lo conseguí, fue inútil, cuando salimos del túnel me había quemado la cara y las orejas, quemaduras de las que tuve que ser asistido en Caudiel, gracias a mi “compañero”, el cual debería de haberme prevenido dada mi inexperiencia.”

2.3. ESTACIONES

Si el mundo de los maquinistas y fogoneros es la representación mítica y romántica del esfuerzo individual de los hombres del ferrocarril, el de las estaciones es sin embargo el marco por excelencia en el que se refleja la imagen externa proyectada por el tren.

Las estaciones, especialmente las grandes estaciones, eran (y son) un microcosmos en donde el mundo del ferrocarril entraba en contacto con la realidad; en ellas, viajeros, acompañantes, simples curiosos e incluso “parásitos sociales” por llamarles de alguna forma (inolvidable la interpretación de Tony Leblanc en la película “*Los Tramposos*” como timador en el patio de coches de la antigua estación de Madrid-Atocha) se acercaban, a veces por breves instantes, a ese elemento conocido popularmente como el tren. Fruto de esta relación fue obviamente la repetición de situaciones, a veces graciosas, a veces grotescas e incluso en ocasiones trágicas (el descubrimiento de un cadáver descuartizado dentro de un baúl en la recepción de equipajes también de la antigua estación de Madrid Atocha, causó conmoción en la España de los años 20).

Sobre este mundo de las estaciones D. José Molina García nos ha hecho llegar una curiosa anécdota:

D. José ingresó en RENFE en 1960 en Barcelona, en la 20ª Promoción del Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles, Factor en 1964 en Valencia y después en Barcelona Vilanova, Interventor en Ruta en 1980 en Barcelona Término, Jefe de Interventores en Barcelona Sants y San Andrés. Jubilado en 1999.

“ Fecha; un día cualquiera del año 1973; lugar, Estación de Barcelona Término, hoy Barcelona Estacio de França; servicio, dependencia de Entrega de Equipajes.

Estaba mi compañero en llegadas, un servicio que era un desastre, muy mal acondicionado. Llegó un tren procedente de Sevilla y facturado un perro. Un animal precioso, un dálmata, joven con una estampa bonita. Cuando lo vimos nos gustó. Pobre animal estará muerto de sed, le pusimos agua y algo de comida que nos agenciamos. Traía una correa en el cuello para tenerlo controlado.

Lo ató a una columna un poco apartado de donde estábamos nosotros, el animal después de su nerviosismo natural se calmó y se echó. El trabajo continuó normal; llegó la hora del relevo, el compañero que iniciaba su servicio a las 14 horas pregunta si existe alguna novedad:

- "No todo normal, bueno ha llegado un perro de esos blancos con manchas negras, un dálmata creo que es, está atado en la columna.", contesta el agente saliente de servicio.

- "De acuerdo luego lo veré" contesto yo.

Nos fuimos a comer, yo volví por la tarde, fui a ver al perro, allí estaba la correa y la cadena junto a la lata, pero el animal había desaparecido, se lo digo al compañero encargado del servicio.

- "¡Qué dices, pero si lo he visto antes!,

Bueno, espera que termino ésto y vamos a buscarlo, contesto.

Salimos de la estación y nos dirigimos hacia el mercado del Borne, próximo a ésta, vimos un perro callejero, canijo y pulgoso, ni de cerca se parecía al dálmata. Lo llevamos a la estación, le pusimos la correa y esperamos a que vengan a recogerlo.

No tardó mucho en aparecer el dueño, un señor extranjero, inglés por su acento, con su resguardo en regla. El compañero le preguntó en un inglés de playa por qué no lo había recogido antes, contestó que había ido a visitar a unos amigos y después a buscar hotel, o algo así le entendimos. En definitiva le llevamos a donde estaba el perro, casi se desmaya del susto:

-NOO, NOO, ESTE NO SER PERRO MIO. dice el inglés.

-Cómo que no, este es el perro que ha llegado esta mañana.

-NOO, NOO ESTE NO

- Bueno aquí está el perro, si lo quiere se lo lleva y si no lo deja.

Llamamos al Jefe de Estación, vino un interprete, el resguardo de entrega del perro no especificaba raza del perro, ni color, ni nombre, sólo un perro y lo curioso es que el animal parecía que conocía al atribulado viajero, el cual resignado acabó llevándoselo.

Cuando el señor con el perro desaparecieron por la puerta el Jefe de Estación nos llama y en tono no demasiado cordial nos dice:

-Este señor se ha llevado el perro porque es inglés, si llega a ser de Córdoba monta un espolio que os enteráis, y yo os meto un puro del que os estaríais acordando todo lo que os quede de vida, largo de aquí.”

Sin embargo las estaciones para la explotación ferroviaria eran algo más, eran el punto de atención a sus clientes, en ellas se ofrecían a sus potenciales usuarios los distintos servicios de este medio de transporte, se recaudaban los ingresos derivados de la prestación de los mismos, se efectuaban las operaciones de logística necesarias para garantizar la circulación de los trenes, etc. En definitiva, en las estaciones confluía el trabajo de la mayoría de las profesiones ferroviarias.

Estas circunstancias, unidas a otros aspectos como una enorme disparidad del tamaño de estos centros ferroviarios, su gran dispersión a lo largo de las líneas férreas, e incluso en ocasiones el aislamiento de éstas producido por la distancia que les separaba de las poblaciones más cercanas, trajo consigo la generación de unas maneras peculiares, no sólo de trabajar, sino incluso de vivir de las personas que realizaban su tarea laboral en ellos. Así, junto a las grandes y pequeñas estaciones ubicadas dentro o cerca de núcleos de población a los que daban servicio, otras por exigencias de la dinámica de la explotación debían ser situadas en lugares deshabitados, dando lugar incluso a la generación de pequeñas poblaciones como Algodor, Moreda, Arroyo-Malpartida, Bobadilla o Palazuelo, en donde su razón de existir era la vinculación de la mayoría de sus habitantes con la actividad ferroviaria, bien de la propia estación, bien con la de los Talleres, Depósitos, Puestos de Material Remolcado, Subestaciones, Equipos de Línea, radicados allí.

Miguel Jiménez³ señala que estas poblaciones, de indudable sabor ferroviario, nacía dotadas de todo tipo de equipamientos, casi siempre sufragados por las Compañías ferroviarias; los productos de primera necesidad se adquirían con frecuencia en los “trenes economatos”, se levantaban escuelas regentadas por maestros en nómina del ferrocarril, e incluso existían iglesias en donde además de los distintos oficios religiosos se celebraban bodas y bautizos (Palazuelo, según este autor, llegó a contar con una población de 760 habitantes en 1960, aunque ya en sus primeros

momentos de existencia, allá por los años 20, vivían en este punto 200 personas; Arroyo-Malpartida, según el censo de 1960, tenía 1060 habitantes).

En otras ocasiones, estos núcleos ferroviarios eran de menor tamaño, con frecuencia compuestos sólo por la propia estación, pero igualmente alejados de cualquier población, en ellas no sólo trabajaban, sino que también vivían los empleados del ferrocarril, obviamente acompañados por sus familias, dado que según señalaba el artículo 199 de la Reglamentación Nacional de Trabajo de 1944, determinados Agentes de la Red tenían el derecho de disfrute de vivienda como consecuencia del cargo que ostentaban. A lo que había que sumar que otros agentes podían tener acceso a las mismas, dado que tal como recogía la Circular General 90 de 31 de diciembre de 1945, además del personal a los que se reconocía tal derecho, como la Empresa disponía “...*otras viviendas en distintos puntos de la Red, las facilitará graciamente y a petición de los interesados por un módico alquiler, de acuerdo con el propio artículo 199, a otro personal no incluido expresamente en la Reglamentación siempre que no hay agentes con derecho a la misma y sea conveniente para el servicio..*”.

En consecuencia, se concentraban en estas pequeñas estaciones un reducido número de familias, cuyas relaciones sociales se limitaban de forma prácticamente exclusiva entre ellas mismas, generándose por tanto vínculos que sobrepasaban los normalmente existentes en comunidades vecinales convencionales.

Por supuesto, en este pequeño repaso de los vínculos sociales relacionados o generados por la profesión ferroviaria, es preciso hacer mención a las poblaciones que, preexistentes a la llegada del ferrocarril, sufrieron una profunda transformación en sus estructuras económicas y sociales, de tal forma que aun hoy, su topónimo se relaciona inconfundiblemente con el tren; Alcázar de San Juan, Venta de Baños, Miranda de Ebro, Monforte de Lemos o Linares, fueron nudos ferroviarios de enorme importancia, pero también poblaciones cuyos habitantes en una gran proporción vivían para o del ferrocarril, y por tanto, al igual que en el resto de las anteriormente citadas, constituían pequeños mundos en donde la vida diaria estaba presidida por éste y en los que, con frecuencia, la vida familiar de sus agentes se solapaba con las obligaciones de la actividad laboral, de forma que surgían peculiares usos o costumbres sociales.

Art. 199.- Sin perjuicio de la labor que con la ayuda y colaboración de los Organismos oficiales pueda realizar la RENFE para que el personal disponga, por un módico alquiler, de casas higiénicas, decorosas y capaces, está obligada a proporcionar vivienda gratuita a los Agentes sobre los cuales pesa la responsabilidad del buen servicio ferroviario, que les impone el deber de vivir en constante relación y en contacto directo con la explotación.

Las categorías a las cuales se reconoce este derecho son la de: Jefe de Estación, Factores de Circulación que esté al frente de Apeaderos, Apartaderos y Cargaderos; Jefes de Depósito o de Reserva, Capataz de Vía y Obras, Obrero primero y encargado de Subestación.....

D. Ricardo Comino, nos ha hecho llegar algunas de estas experiencias. D Ricardo ingreso en la todavía Compañía de Andaluces como Factor en 1942 en Granada. En 1968 paso a ostentar la categoría de Oficial de Oficio, primero en Huelva y luego en Granada. Fue Jefe de Negociado en 1987 en Granada, actualmente jubilado.

“Mi padre era ferroviario, vivíamos en Linares, allí nos pilló la Guerra. Recuerdo que cerca de la estación estaba la escuela en la que aprendí a escribir, era el año 32. Mi casa estaba en un barrio de ferroviarios, casi todos los vecinos eran compañeros o conocidos de mi padre que trabajaban en la estación. La verdad es que había amistad, aunque después cada uno iba a lo suyo claro, con sus problemas y sus cosas de las familias.

Cuando acabó la Guerra a mi padre le trasladaron a Alquife, una población en donde existían una minas desde donde salían trenes de mineral. Allí hacía mucho frío, a mi padre le dieron una de las casillas que había en la estación, cuando llegamos allí era el mes de junio. La vivienda tenía una planta baja con cocina, un dormitorio y un salón, una escalera que daba a una planta más alta en donde pusieron más camas.

Mientras paso el verano, bueno pues no se estaba mal, lo malo fue al llegar el invierno, allí hacía un frío terrible, yo no sé de donde pero llegué a ver dentro de la vivienda estalactitas como en las cuevas. Con frecuencia a mi padre le llamaban para que saliera a retirar la nieve de la vía y pudieran pasar los trenes..”.

En cuanto al trabajo que era realizado en las estaciones, quizá unos de sus rasgos más característicos fuese la extraordinaria diversidad de las tareas que eran efectuadas en las mismas, y que hacía que en ellas pudiesen encontrarse tanto aspectos coincidentes con el de otras profesiones ferroviarias, como otros totalmente propios y diferenciadores de éstas.

En este sentido las labores de maniobras para la formación y clasificación de los trenes, a cargo de las brigadas formadas por capataces y enganchadores o las de carga, descarga o transbordo de mercancías, efectuadas en factorías de Equipajes y Mercancías de Gran y Pequeña Velocidad por mozos de estación y sus capataces, en ocasiones, presentaban condiciones de trabajo de la misma dureza y penosidad que las de maquinistas, fogoneros o personal de trenes, con jornadas a turnos, a veces a la intemperie bajo la lluvia, la nieve o el calor, y casi siempre peor pagados que aquellos.

Pero también existían otras de carácter más burocrático, encomendadas a categorías profesionales para las que se exigía una acusada cualificación profesional y con una carga de responsabilidad para sus ejecutores notable. Este era el caso de lo que en el argot de la profesión se llamaba Circulación, o en otras palabras, las funciones de control del tráfico ferroviario, en donde la diversidad de normativas y reglamentaciones hacían de su conocimiento una labor ímproba para factores de circulación y jefes de estación responsables de la utilización de *enclavamientos* y *bloqueos*.

De forma similar, las funciones comerciales que también debían efectuar el personal de estaciones no estaban exentas de una notable complejidad, derivada de la existencia de una voluminosa reglamentación compuesta por tarifas, General y Especiales, de Viajeros y de Mercancías, Circulares, Instrucciones, etc. en las que se intentaba recoger las normas y procedimientos, tanto de admisión de viajeros y mercancías, como de tasación y contabilización de los ingresos percibidos.

Las razones de esta intensa normalización de los procedimientos se remontaban ya a la primitivas Compañías ferroviarias, y tenían su raíz, sin duda, en la enorme dispersión de los centros de trabajo que constituían las estaciones, ello añadido a la dificultad de las comunicaciones de la época, básicamente telégrafo y correo. Necesidad de normalización de procedimientos que con la

integración de tales Compañías en una sola corporación, RENFE, se hace del todo imprescindible, dado que si bien los procesos que componían la explotación en ellas eran similares, presentaban con frecuencia diferencias sustanciales; valga como ejemplo el hecho de que en la Compañía del Norte las señales se situaban al lado izquierdo de la vía, mientras que en MZA, Andaluces y Oeste eran al derecho.

Esta notable complejidad en los conocimientos necesarios para desarrollar las funciones del personal de estaciones, los cuales requerían su continua puesta al día, traía consigo la necesidad de mantener una formación constante de éstos agentes, la cual la mayoría de las veces se realizaba por cuenta y riesgo de ellos mismos, dado que, con independencia de otras cuestiones que comentaremos más adelante, la promoción profesional de éstos se basaba en la superación de concursos u oposiciones, los cuales les habilitaban para ocupar puestos de mayor categoría salarial, y para los que era ineludible una intensa preparación previa.

A este respecto, la narración que nos hizo **D. Manuel Navarro García** es ilustrativa. D. Manuel ingresó en RENFE en 1952 (12ª Promoción del Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles en Barcelona-Término), en 1956 Factor en Coruña; en 1970 Factor de Circulación en la Coruña; 1980 Jefe de Estación en La Coruña. Jubilado.

“A mí nunca me gustó el ferrocarril, ni ser ferroviario. Mi padre era Jefe de Estación, que desgraciadamente falleció y motivado por ello intente mi ingreso en la empresa, pues ésta era un medio de subsistencia para mi familia ya que mi madre quedó viuda con una pensión muy baja.

Me presente como Práctico de Ferrocarriles (Soldado Voluntario en Prácticas) y tuve la mala suerte de no hacer bien el examen, o no sé qué, el caso es que no aprobé. Yo había hecho el bachillerato hasta 5º grado, aún con ello no me admitieron. Al poco tiempo me informan de que han ampliado el número de plazas y los que habíamos quedado al borde del aprobado nos llamaron para ingresar en Barcelona.

Para mí fue un cambio muy grande, pues la inmensidad de Barcelona frente a mi pueblo de Meirama, donde mi paisaje era el campo y las ovejas unido al hecho de estar solo, fuera de mi casa y familia, se me planteaba un mundo completamente distinto, abierto y lleno de incertidumbres.

La escuela de Barcelona era dura, las condiciones de las comidas, vestuario, etc. ,eran precarias, pero en cambio la formación era extraordinaria. Fue la base de mi ego ferroviario. En esa escuela yo aprendí a ser ferroviario, a trabajar posteriormente de forma correcta, y por supuesto a no olvidar a mis compañeros factores de Barcelona que mucho me enseñaron. Allí aprendí el sentido del orden y del trabajo. En aquella ciudad se trabajaba de otro modo, la organización era totalmente distinta. En fin salimos después de cuatro años totalmente formados....

Cuando ascendí a Factor de Circulación los concursos no eran como ahora, pues había concursos oposición. Tu tenías que estudiar, examinarte concursar. Y en función de la puntuación te concedían la plaza y la residencia solicitada. En mi caso, cuando terminé mi periodo militar, pase ya como agente civil a RENFE con la categoría de Factor en Barcelona.

Por el hecho de estar casado y vivir con mis suegros, con un hijo a punto de nacer, mi mayor deseo en ese momento era el de independizarme y tener mi propia casa. Ello suponía disponer de un mayor poder económico y la solución era aspirar a un ascenso en la empresa: Factor de

Circulación. Allí me tenéis estudiando hasta las tantas de la madrugada. Saqué nota suficiente como para conseguir la única plaza que salió en Meirama. Año 1959.”

La profusión y exhaustividad en la reglamentación de la mayoría de los procesos que comprendían la explotación ferroviaria, tenían como fin conseguir la mayor uniformidad posible en el desarrollo de las tareas encomendadas a cada uno de los agentes ferroviarios, objetivo que coincidió, no ya sólo en los primeros años de existencia de RENFE, sino durante un largo tiempo con otro factor, la intensa jerarquización de la Empresa. El resultado de la conjunción de ambas cuestiones fue la articulación de unos intensos mecanismos de control desde unos escalones jerárquicos a otros, así como una serie de medidas dirigidas a sancionar las conductas o actuaciones que suponía la infracción de la Normativa en vigor.

A este respecto tenía una especial importancia el sistema de faltas y sanciones, que castigaba con multas cuantificadas en días o fracciones de días de salario a los agentes hallados responsables de algún tipo de infracción a la normativa en vigor, infracciones y castigos que por otra parte se hallaban claramente tipificados en la Reglamentación Laboral.

No obstante existían también otros mecanismos, que sin presentar el carácter punitivo de la normativa mencionada, servían como procedimientos de control de la conducta del personal ferroviario; este era el caso de las “Cartillas Profesionales” establecidas por Circular Nº 189 de 1952, y que consistían en pequeños extractos de aquellas normas que incumbían a cada una de las categorías profesionales de RENFE, y que debían portar físicamente cada agente en el desarrollo de su cometido, siendo posible en cualquier momento el control por parte de sus superiores jerárquicos del conocimiento que de ellas tenían sus titulares.

Otro elemento eran las llamadas “*Notas anuales de Concepto*” implantadas en RENFE por la Circular General Nº 147 de fecha 10 de agosto de 1948, en cuya exposición de motivos se menciona lo siguiente:

“...Establecidos por la Reglamentación Nacional del Trabajo en RENFE los sistemas de concurso, concurso-examen o concurso-oposición, como norma general para el ascenso a categoría superior, se hace preciso arbitrar un procedimiento para que, al aplicarse dichos sistemas, se cuente con los necesarios elementos de juicio para hacer una valoración imparcial y objetiva de los méritos, dotes, conocimientos y demás características de cada uno de los aspirantes, ..”

Las normas para la confección de esta hojas de concepto señalaban que con periodicidad anual, todos y cada uno de los agentes incluidos en Reglamentación serían evaluados por sus superiores jerárquicos, anotándose también los premios o castigos que durante este tiempo pudieran

merecer cada uno de ellos, lo cual confería al sistema una evidente subjetividad, además de cierta aleatoriedad derivada de la gran cantidad de situaciones que la explotación ferroviaria podía ocasionar pero que la Norma no contemplaba. Sobre estos aspectos es ilustrativa la narración que hace D. **Pedro Gutiérrez Martín**.

Don Pedro ingresó en RENFE en 1949 (9ª Promoción de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles en Madrid-Delicias), en 1953 Factor en la Inspección de Movimiento de Palencia. Factor de Circulación en 1957 en Quintanilla, de las Torres, 1959 Reinosa y 1969 La Coruña. Jubilado en 1992.

“La vida laboral era muy dura. Había cosas injustas e ilógicas: Una de ellas era la Hoja de Conceptos en la que te calificaban tus superiores diferentes aspectos. No se podía comparar la hoja de un agente que estaba en una estación pequeña a la de otro en una grande. La cantidad de incidencias y sanciones que podía tener el de la grande no se podía comparar con el otro y con la repercusión en el citado documento, el cual influía notablemente a la hora de un ascenso o simplemente traslado. A unos favorecía y a otros perjudicaba, en muchos casos de manera subjetiva e injusta.

Por ejemplo un agente que prestase servicio en Venta de Baños, con la cantidad de circulaciones que soportaba y con los medios tan precarios e inseguros con los que se trabajaba, tenía muchas más posibilidades de tener una Hoja de Conceptos “manchada” frente a otro de una pequeña. Para estos últimos “ancha es Castilla”, mientras que en Venta de Baños se acumulaban los pliegos de cargo que era un gusto y que traían sanciones que podían ir desde la carta de censura como mínimo, hasta 1 o 2 días de haber normalmente, dependiendo de la gravedad de la sanción.

Todo ello puedo contarlo con conocimiento de causa por el tiempo que estuve en la Inspección de Movimiento de Palencia, allí recuerdo el caso de un subjefe de estación, Gaspar Santos, un profesional admirable, que tanto hacía un enganche, aunque no le correspondía por su categoría, como daba la salida a un tren o ayudaba en cualquiera otra tarea. Con este hombre la tenían tomada, los pliegos de cargo y las sanciones las tenía a montones, hubo que añadir a su Hoja de Conceptos hojas extraordinarias para dejar constancia de tanto como le ocurría. Se era muy injusto y la empresa “agradecía” a estos buenos profesionales su interés de una forma muy peculiar. Como estaría ya este hombre de aburrido con las sanciones que cuando recibía un pliego de cargos lo contestaba con sorna diciendo: “Ustedes tienen la tijera. Yo tengo el traje. Corten por donde quieran” y además nunca le dijeron nada por enviar estas contestaciones.”

3.- CONCLUSIONES

Como decíamos en la introducción, en estas líneas hemos pretendido reflejar, muy someramente y en palabras de sus protagonistas, algunos de los rasgos que caracterizaron el trabajo diario de miles de profesionales del ferrocarril durante un largo periodo de tiempo. Obviamente, su actividad, además de mostrar la dureza propia de unos oficios que se basaban en gran medida en el esfuerzo físico de las personas que los desarrollaban, estuvo influida por otros condicionantes de orden económico, social y político, propios de un momento histórico muy concreto de la vida de nuestro

país, coincidente en el tiempo con el régimen surgido al finalizar la Guerra Civil. De la confluencia de unas y otras cuestiones se generaron unos usos o rutinas de trabajo determinados, los cuales caracterizaron la actividad del conjunto de la práctica totalidad de integrantes de la empresa ferroviaria.

En definitiva nos estamos refiriendo a la existencia de un marco intangible, pero de enorme poder coercitivo en lo referente a la normalización de la conducta de los miembros de una organización, que hoy denominamos cultura de empresa, y que en esencia consiste en un conjunto de valores y creencias que son asumidos por la gran mayoría de aquellos. En el caso de RENFE, fruto tanto, de las características inherentes a la propia explotación ferroviaria, como del marco histórico en el que se produjo el nacimiento de la Empresa.

Con independencia de lo anterior, la lectura de las narraciones que estos veteranos del ferrocarril han expuesto, para los que hoy desarrollamos sus mismos oficios, impresionan enormemente, y ello no solamente por las condiciones en las que aquellos desarrollaban su tarea, sino por la propia naturaleza de las mismas.

Efectivamente, podemos pensar; ¿cómo era posible que una persona pudiese jornada tras jornada acarrear dos, tres o cuatro toneladas de carbón desde el tender a la caldera de la máquina?, ¿cómo podía resistirse noche tras noche viajar encaramado a una garita soportando las inclemencias del tiempo?; pero es que hay más, no nos hemos referido a otros oficios y profesiones, como los obreros de vía y obras, con un trabajo totalmente a la intemperie y en donde debían caminar antes y después de su jornada un buen trecho para llegar hasta donde se hallaba el tajo, o los operarios de los talleres en donde se reparaban las máquinas de vapor, los cuales, con frecuencia, se introducían en las calderas aun calientes para efectuar algún tipo de intervención que no admitía demora.

La conclusión que puede obtenerse de la comparación entre la situación actual y la que estos miles de hombres sufrieron es que, el nuestro, es otro ferrocarril. Más tecnificado, más cómodo, pero indudablemente con menos corazón, porque es que además, sorprendentemente, estos ferroviarios estaban orgullosos de su oficio. No había políticas de motivación, pero su puntillo profesional estaba vivo, el buen maquinista, factor, fogonero, guardagujas o capataz de maniobras, era reconocido como tal por el resto de la profesión; nada sabían de cuestiones como la rentabilidad del transporte ferroviario, o de la calidad del servicio ~~prestado~~, pero sí sabían que su misión como profesionales de este medio era hacer que los trenes llegasen a su destino.

No obstante, debemos argumentar que al ferrocarril actual se le exigen otras prestaciones, hoy ya no hay usuarios, hay clientes, que esperan encontrar en el tren el mismo nivel de comodidad y utilidad que en el resto de modos de transporte; hoy además el ferrocarril no es el medio hegemónico, hoy debemos luchar, sobre todo, con el símbolo de nuestros tiempos, el vehículo privado, que abarrota calles y plazas y que con frecuencia nos traslada a la misma velocidad que los antiguos coches de caballos, cuando no a la eternidad; hoy la sociedad competitiva en la que vivimos exige también que los servicios públicos sean prestados con los máximos niveles de eficacia, a fin de que los recursos que aquella destina a su mantenimiento sean aprovechados de la forma más eficiente posible.

Por ello la gestión del ferrocarril bajo estos parámetros precisa, por un lado disponer, de tecnologías que mejoren la competitividad del tren como medio de transporte, como la Alta Velocidad, que ha permitido a éste resurgir, proporcionándole un proyecto de futuro; por otro,

efectuar la prestación del servicio ferroviario al mínimo coste posible, implantándose equipamientos que permiten una explotación más racional, variándose marcos jurídicos y económicos que han encorsetado la misma, pero que en contrapartida han dado lugar a escenarios en los que el factor humano ocupa cada vez un lugar menos destacado.

Este quizá sea la diferencia más apreciables entre el ferrocarril del ayer y el de hoy; aquel basaba su existencia en el esfuerzo de los profesionales que trabajaban en él, pero también en su buen juicio, en su responsabilidad, en su habilidad para resolver situaciones dispares; el de hoy se fundamenta en el método, en la técnica, en la previsión de cualquier contingencia mediante la aplicación de procesos mecánicos que impiden el error humano, obviamente también en la actualidad, siempre complementados con la necesaria profesionalidad y buen juicio de las personas que manejan máquinas e instalaciones.

Y es que quizá la sociedad actual no quiere héroes, solamente piezas de un engranaje perfectamente ajustado del cual se obtenga siempre el mismo producto, sin altibajos que puedan ocasionar algún tipo de disfunción a la cómoda y apacible vida que creemos hemos logrado conseguir.

Por último, como final de estas líneas dedicadas al trabajo de los ferroviarios de un ayer, que si bien no está aún demasiado lejos en el tiempo, sí lo está en lo referente a la evolución que la profesión ha sufrido, no queda nada más que expresar nuestro recuerdo y admiración por estos profesionales que vivieron y trabajaron en tan difíciles condiciones, pero que fueron un ejemplo de entrega y dedicación a unos oficios duros, con indudable vocación de servicio, pero también, con frecuencia, escasamente reconocidos por el entorno ajeno al ferrocarril.

¹ Equipo de trabajo formado por las siguientes personas M^a Carmen Carrillo Rosillas, Martín Díaz-Madroñero Sanchez, Francisco Martínez Salvador, José Molina García, Carlos Lapastora Hernández, Jose M^a Serrano Bernal, Teresa Quintana González, Víctor Vázquez Mosteiro y Tomás Viñuela González.

² LÓPEZ PITA A. (1998) “Necesidades y posibilidades de desarrollo de nuevas infraestructuras ferroviarias en Europa: un nuevo papel del tren”; en *El Ferrocarril del futuro y sus nuevos clientes*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (1998).-Madrid

³ JIMÉNEZ M. (1992). “Los viejos poblados ferroviarios” . En *Vía Libre*, N° 338. Marzo 1992.