

## **APROXIMACIÓN A LA HISTORIA SOCIAL: EL TRABAJO Y VIDA COTIDIANA DE LOS FERROVIARIOS DE MOVIMIENTO Y TRACCIÓN EN LA RENFE. UNA HISTORIA ORAL**

José María Gago González.  
Seminario de Fuentes Orales UCM

La comunicación que ahora se presenta pretende contribuir al mejor conocimiento del mundo del trabajo y las relaciones laborales de los ferroviarios de la Renfe. Se trata de un esbozo para un futuro trabajo que tiene la vocación de ser más amplio y, que enlaza por un lado con una investigación ya concluida: *El mundo del trabajo en Renfe. Historia Oral de la Infraestructura*, por otro servir de base a un proyecto en ciernes sobre la Historia Social de los ferroviarios.

Partiremos para la investigación de una clasificación que atiende más a las características laborales y de oficio, que al Servicio al que pertenecen<sup>1</sup>. De esta manera podemos agrupar por esas características a ferroviarios aparentemente tan distintos como Jefes de Estación, Factores de Circulación, Maquinistas, Fogoneros-Ayudantes o Interventores<sup>2</sup>. Cada uno de ellos con unos cometidos profesionales específicos, en muchos casos interdependientes y que requieren, más de lo que a primera vista parece, de una colaboración para la eficaz circulación de los trenes.

No sólo se aborda el estudio de la vertiente laboral, la más destacada e identitaria de estos trabajadores, sino también otros aspectos que se derivan directamente o no del trabajo realizado. Se pretende, pues, realizar ante todo un estudio de historia social en la España contemporánea.

Analizando aspectos como los mercados de trabajo, las relaciones laborales, la conflictividad, los procesos de trabajo, la conflictividad, la proyección pública del empleo o los espacios de sociabilidad, se puede conocer mejor el trabajo y la vida cotidiana de los trabajadores del ferrocarril en la España del Tiempo Presente.

Se ha escogido como hilo conductor el método de la Historia Oral, o por decirlo mejor, de la Historia con fuentes orales, para fundamentar esta comunicación, al considerar que ésta

---

<sup>1</sup> Piqueras Arenas, José A. "El oficio ferroviario: especialización, solidaridad y política" En Vicent Sanz Rozalen y José Antonio Piqueras Arenas, (eds.): *En el nombre del oficio. El trabajador especializado: corporativismo, adaptación y protesta*, Madrid, Ed. Biblioteca Nueva, 2005.

<sup>2</sup> Son las Categorías objeto de estudio. Según la clasificación del Reglamento nacional del Trabajo en Renfe de 1944.

contribuye con nuevos enfoques, complementa vacíos y contrasta opiniones y teorías; a la vez que aporta testimonios y emociones de los propios trabajadores del ferrocarril.

Lo que fundamenta la actual comunicación es la búsqueda de lo básicamente social, es decir cómo viven su vida estos asalariados de diferentes categorías socioprofesionales, y a partir de ello cómo se relacionan con los demás, cómo se ven a si mismos, de manera personal y colectiva, y cómo les ven los otros: proyección pública; en los espacios colectivos, tanto públicos como privados: los espacios de sociabilidad; en los espacios personales y familiares. Cómo trabajan, qué relaciones laborales adoptan, y si éstas complementan una cultura del trabajo específica. Si la propia Empresa trata de construir una “cultura empresarial” con la que se identifiquen los trabajadores del ferrocarril, pretendiendo conseguir una “mayoría silenciosa”, en donde la conflictividad sea mínima y en cualquier caso individual.

Qué señas de identidad tienen o construyen, en cuanto a costumbre, hábitos y comportamientos; vestido (con un carácter marcadamente militar en los primeros años) y, sobre todo, trabajo: preparación-cualificación, acceso y realización del oficio. La presencia de un mercado interno de trabajo al que no fueron ajenos los ferroviarios en su mantenimiento y extensión, ni por supuesto la Empresa.

## INTRODUCCIÓN.

Desde que en 1941 el Régimen político, surgido de la contienda civil, optara por nacionalizar el transporte ferroviario de vía ancha y agrupara a todas las compañías privadas del ferrocarril en una única empresa, Renfe aglutinó a más de 100.000 trabajadores desempeñando tareas muy variadas de construcción, explotación, mantenimiento y gestión de la Red, diseminados por todo el territorio nacional. Creando en consecuencia una compañía que debía responder al modelo económico, social y empresarial del Nuevo Régimen (militarista, jerarquizado y paternalista). Los agentes organizados en una multitud de categorías desempeñaban una ingente cantidad de oficios, mayoritariamente de tipo ferroviario y con desigual cualificación. Si bien esto no es nuevo de Renfe, estaba ya presente en las antiguas Compañías, desde el “rescate” toma un nuevo sesgo que queremos ahora analizar con la ayuda de los propios ferroviarios y sus testimonios. Y ese será nuestro ámbito de estudio: el periodo Renfe.

En esta ocasión, no obstante, el estudio se articula en torno a los ferroviarios de los grupos de Estaciones y Trenes, y Tracción, trabajadores que serán objeto de estudio particular y cuyas experiencias, vivencias y trabajos servirán para extraer conclusiones generalizables sobre el trabajo en la España contemporánea, y más concretamente en el ferrocarril.

Se ha escogido la metodología oral al considerar que esta técnica de investigación histórica es la más idónea y fructífera para este tipo de análisis de la realidad social contemporánea. Ello no implica que se descarte otro tipo de fuentes para completar la investigación o para

servir de punto de partida del trabajo con fuentes orales, documentación de la propia empresa, fotografías, y documentos personales. Además de manejar una amplia bibliografía existente al respecto.

Para la elaboración del presente trabajo se han llevado a cabo una docena de entrevistas (no es nada más que el comienzo del proyecto, mucho más amplio, en contenido y protagonistas) a diferentes ferroviarios. Personal de Movimiento y Material Motor y Móvil (Factores, Jefes de Estación, Interventores, Maquinistas, Fogoneros-Ayudantes, Jefes de Depósito). De diferentes localizaciones geográficas y condiciones laborales (Como se puede observar en el cuadro 1).

### Cuadro nº. 1. Muestra

Categoría socioprofesional	Forma de ingreso <sup>3</sup>	Nº	Grupo o subgrupo	Situación laboral
Maquinista <sup>4</sup>	AMPF	3	Tracción	Jubilados
Maquinista <sup>5</sup>	AMPF	2	Tracción	En activo
Fogonero/Ayudante <sup>6</sup>	Eventual	2	Tracción	Jubilados
Factor de Circulación <sup>7</sup>	AMPF	1	Movimiento	En activo
Jefe de Estación <sup>8</sup>	AMPF	1	Movimiento	En activo
Jefe de Estación <sup>9</sup>	Examen	1	Movimiento	Jubilado
Jefe de Estación <sup>10</sup>	AMPF	1	Movimiento	Jubilado
Interventor <sup>11</sup>	AMPF	1	Movimiento	Jubilado

En el trabajo realizado con anterioridad: *El mundo del trabajo en Renfe. Historia Oral de la Infraestructura*, ya se ponía de manifiesto que existe una identidad de los trabajadores del ferrocarril, que en parte provenía del periodo de las compañías privadas, pero no cabe duda de que la constitución de Renfe como compañía monopolística del transporte ferroviario de vía ancha, su componente estatal y el empeño del Régimen franquista por constituirlo como una empresa modelo, condicionaron también el carácter identitario en la percepción de los trabajadores de Renfe.

Dicha identidad venía dada por un cúmulo de factores entre los que destacaban el trabajo específico en el ferrocarril, los oficios propiamente ferroviarios, el atuendo de los

<sup>3</sup> Agrupación de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles: AMPF. Regimiento Ferroviario.

<sup>4</sup> Pasan por otras categorías (Fogoneros, Ayudantes) antes de llegar a Maquinista, incluso después (Subjefe de Depósito) pero la entrevista se centra en aquella.

<sup>5</sup> Maquinistas que siempre han desempeñado esta tarea.

<sup>6</sup> Es con la categoría sobre la que versó la mayor parte de la entrevista, aunque llegó a ser Maquinista.

<sup>7</sup> Han pasado por diferentes categorías antes de la de Factor de Circulación (Factores Fijos, Suplementarios).

<sup>8</sup> Es la categoría de referencia aunque han desempeñado otros puestos antes y después de ésta (Factor, Subjefe, Inspector, etc).

<sup>9</sup> La diferencia es su estado laboral y forma de acceso.

<sup>10</sup> La diferencia reside en la forma de ingreso y la zona de residencia y trabajo.

<sup>11</sup> Pasa por otras categorías previas como la de Factor.

trabajadores, la preeminencia endogámica, y el carácter paternalista de la Empresa, que llevaba implícito además una serie de prestaciones, atenciones y ventajas sociales para sus trabajadores.

En la mencionada investigación se adelantaba ya una denominación para referirse a esa identidad: ser ferroviario.

Se apuntaban además otra serie de características fundamentalmente en relación con el trabajo ferroviario, aunque referido al trabajo en la infraestructura del ferrocarril. Consentimiento en la producción, realización de actividades al margen del reglamento “arreglándoselas por su cuenta”, por carencias, voluntarismo o estrategias laborales.

Nos preguntábamos, en definitiva, los autores del trabajo a cerca de algunas cuestiones relacionadas con el trabajo y los trabajadores del ferrocarril tales como: ¿quiénes eran socialmente hablando los ferroviarios, en particular los encargados de la construcción y mantenimiento de la Infraestructura y las Instalaciones de Seguridad?, o ¿qué tipos de trabajo realizaban y que comportamiento y modo de vida se derivaba de ello?

En la actual comunicación se insiste en muchas de esas cuestiones, profundizando en la medida de lo posible en ellas, para tratar de precisar aspectos que no quedaron suficientemente claros, y que hoy con nuevos datos y testimonios podemos precisar más y mejor.

Finalmente señalar que existen todavía muchos interrogantes y que esta comunicación es el preámbulo de un trabajo más amplio sobre la historia social de los ferroviarios.

Nuestro Objetivo aportación consiste en demostrar que el trabajo de estos empleados del ferrocarril, como otros muchos que trabajan en la Renfe lo hacen, a pesar de las apariencias, en unas condiciones que responden a la evolución y cambios introducidos por el capitalismo monopolista.

Precisar, asimismo, que hemos detectado una incipiente gestión taylorista de la mano de obra<sup>12</sup>, en aspectos como la formación de mercados internos de trabajo o la alta división del trabajo consagrada en los sucesivos Reglamentos.

Porque se quiera o no la política económica impulsada por Renfe desde 1941 se mueve en los supuestos del capitalismo monopolista y este se afana por encubrir la plusvalía que genera el capital en detrimento de los trabajadores.

---

<sup>12</sup> Babiano Mora, José. “Políticas públicas de mano de obra”, en *Paternalismo industrial y disciplina fabril en España. 1938-1958*. Madrid . CES. 1998.

## EL TRABAJO DE LOS FERROVIARIOS DE MOVIMIENTO Y TRACCIÓN.

Iremos abordando los diferentes aspectos de manera conjunta para la totalidad de las categorías mencionadas.

Comenzaremos señalando que es característica común a todos ellos la proyección pública de sus trabajos, en mayor o menor medida, se les conoce e identifica por su trabajo, ciertamente, pero también por su apariencia y vestido.

Un primer grupo lo hemos constituido para el estudio con Maquinistas, Fogoneros-Ayudantes y Jefes de Depósito<sup>13</sup>, un personal con diferentes niveles de cualificación y que ha ido evolucionando desde 1941 en la medida que ha cambiado la tecnología motriz (energía, velocidad), o la organización normativa y modernizadora (desaparición de los Fogoneros, primero, y de parte de los Ayudantes, después; así como la puesta en marcha de planes de productividad o reformas reglamentarias). Solidarios en el trabajo y complementarios en el objetivo de mover la máquina del tren, sin la colaboración de ambos no había movimiento. Se trataba de una pareja laboral mítica, que provenía desde la creación del ferrocarril, aunque el fogonero como oficio existía en todas las industrias del vapor, será en el ferrocarril en donde alcanza la mayor notoriedad. Esta figura profesional desaparecerá con la llegada de la electricidad al tren y será sustituido por el Ayudante maquinista, que posteriormente también irá desapareciendo de forma paulatinamente, en la medida que la tecnología permite la conducción única. La dureza del trabajo inicial irá dando paso a una mayor lenidad en el ejercicio del trabajo de estos ferroviarios.

En segundo lugar están los Jefes de Estación y Factores de Circulación. Se trata de unos agentes que tienen como emblema la representación de la Empresa dentro y fuera de la estación, entre otros aspectos, en el espacio que va de aguja a aguja, se trata de la máxima autoridad de la Compañía en su ámbito de actuación y responsable de lo que ocurra en la estación. Evidentemente esto se manifiesta en su trabajo y en su apariencia y vestuario.

---

<sup>13</sup> Maquinistas (de locomotoras de vapor, eléctricas o automotores). Pertenecen a esta categoría los que tienen a su cargo el manejo, engrase, entretenimiento y conducción de una locomotora o de un automotor, la dirección y la vigilancia de la marcha y la reparación en ruta, si fuera posible, de las averías que se produzcan, tanto en las máquinas como en los ténderes, o en el material móvil del tren que remolcan.

Fogonero. Quedan comprendidos en esta categoría los que, bajo la autoridad del Maquinista de locomotora de vapor, se dedican a la alimentación del hogar y caldera de las locomotoras y al cuidado del fuego, coadyuvando con el Maquinista en la observación de las señales y auxiliándole en los trabajos que este le ordene y que sean compatibles con su labor.

Ayudante de locomotoras eléctricas o automotores. Forman esta categoría los que, con las condiciones y conocimientos peculiares exigidos para el funcionamiento y manejo de una locomotora eléctrica o de un automotor, auxilian al Maquinista en sus funciones, con las demás obligaciones establecidas para el Fogonero y que no sean consecuencia de las características especiales que impone la tracción de vapor. Podrán, además, conducir por la vía un coche ligero en los viajes exigidos por el servicio y ajenos por tanto al tráfico de viajeros.

El Jefe de Depósito es una categoría de término, aunque comienzan de Ayudantes o Maquinistas. RNTR. Grupo 4º.

Trabaja para la Red mediante cometidos muy específicos. También es responsable de las personas que trabajan directamente en la estación como los Factores<sup>14</sup>. La del Jefe de Estación es una imagen paradigmática del trabajo de Estaciones. Visible para los propios ferroviarios y para los usuarios del tren.

Finalmente hacemos alusión al Interventor en ruta, cuya misión se especifica en Reglamento<sup>15</sup>, y que igualmente en las primeras épocas se encontraba enclavado en la categoría de Movimiento. Pertenecientes al subgrupo de trenes, es ahí donde realizan su trabajo, con una clarísima proyección pública y externa, en contacto directo con los viajeros, es un personaje que representa a la Compañía ante los usuarios de ferrocarril.

Todos ellos, como el resto del personal que trabaja en el ferrocarril, nos sorprenden por su entrega en el trabajo, por las enormes dosis de voluntarismo que ponen en su tarea, hasta el punto de llegarnos a plantear, como hace una nueva actualización del Marxismo, ¿por qué trabajan los trabajadores de forma tan dura?, ¿por qué se explotan los trabajadores a sí mismos en beneficio de los intereses de la empresa?<sup>16</sup> Probablemente, y esta va a ser mi línea argumental, haya que explicarlo de acuerdo a la teoría del consentimiento en la producción, según la cual algunos trabajadores consiente en su explotación en el convencimiento de que realizan un trabajo satisfactorio y que gozan de una supuesta autonomía en su actividad laboral respecto a los intereses de la empresa. No es tanto la coacción, como en su momento señalaba Marx, sino la libre decisión (consentimiento espontáneo) de los propios trabajadores, en la línea del análisis Gramsciano.

El trabajo de todos estos empleados, como el de buena parte del resto de ferroviarios, comienza cuando ingresan en la Compañía ferroviaria a través de una de las vías principales de incorporación al ferrocarril a partir de 1941: La Agrupación de Movilización y Prácticas Ferroviarias, esta circunstancia les confiere, y la Empresa lo conoce y lo potencia, un carácter marcadamente militar y disciplinante<sup>17</sup>. Cuando ésta no es la vía de

---

<sup>14</sup> Jefe de Estación. Integran esta categoría los que, en determinadas clases de Estaciones organizan, dirigen e intervienen todos sus trabajos en las distintas operaciones de circulación, factoría y reclamaciones, o bien realizan parte de estas en otras Estaciones, siendo, en todo caso, Jefes natos del personal de las mismas. ...

A los dos años de ejercicio efectivo en la categoría podrán dirigir un Puesto Auxiliar de mando o la Oficina de una Inspección de Sección.

Factor de Circulación. Constituye esta categoría los que están autorizados para prestar servicio de circulación, en estaciones de cualquier clase. Podrán estar en Apeaderos, Apartaderos y Cargaderos o actuar de operadores en algún Puesto de mando.

<sup>15</sup> Interventor en ruta. Constituyen esta categoría aquellos que tienen a su cargo: la comprobación de que los viajeros van provistos del título de transporte correspondiente, ejercen la vigilancia y la policía para el buen uso de los coches de viajeros y para el debido cumplimiento de las prescripciones reglamentarias sobre los mismos, efectúan la recaudación en ruta de las percepciones suplementarias y realizan los trabajos burocráticos directamente derivados del cumplimiento de sus funciones.

<sup>16</sup> Burawoy, Michael. en *Consentimiento en la producción. Los cambios en el proceso productivo en el capitalismo monopolista*. Ministerio de Trabajo, Madrid, (1989). (pp. 10-11).

<sup>17</sup> Todos los entrevistados de esta categoría proceden de la AMPF.

acceso, podían provenir de la Escuela de Aprendices o de un examen de ingreso más frecuente en los últimos años. Es sabido que en el primer caso hay que realizar igualmente una prueba de acceso.

Un primer testimonio muy clarividente, porque nos indica no sólo la situación personal sino también lo general, y nos puede ilustrar a cerca de esta vía de ingreso, esto se repite para el resto de las categorías y entrevistados:

*“...para los puestos clave del ferrocarril se entraba a través de los militares, hasta tal punto que uno que no viniera de... . O sea, que había el problema que tuve yo para pasar a Tracción, y es que tuve que ir allí (ejército), porque no se podía pasar, posteriormente sí. Los Aprendices íbamos para talleres, pero no podíamos pasar a máquinas, lo de máquinas estaba vetado, era exclusivamente para los procedentes de prácticas, como estaba vetado lo de los Factores y lo de los de trenes. Esos eran los tres pilares del sostén la Empresa, Circulación, Conducción y lo de los trenes, estaba todo militarizado, y se procedía de ahí. Y lo demás, que no podía causar estragos en una huelga, eso venía de Aprendices o de otros sitios, entraban de eventuales en Vía y Obras y eso...”<sup>18</sup>.*

Estas premisas son enteramente válidas, en primer lugar, para los Maquinistas, no tanto en el caso de los Fogoneros, trabajadores menos especializados, y existentes durante la época del vapor, el alcanzar el estatus de Maquinista pasaba por un periodo de aprendizaje y experimentación junto al Maquinista. A su vez su procedencia era menos clara que la de sus compañeros de trabajo, abundando la contratación eventual directa o a través de otros puestos de trabajo afines a la conducción (Caldereros, trabajadores del Taller o del Depósito).

La trayectoria de los Jefes de Estación proviene de puestos inferiores dentro del grupo de Movimiento, Aspirante a Factor, y con una serie de requisitos entre los que se encuentra la edad. Veamos esto con un testimonio:

*“Jefe de Estación era un puesto muy bonito, en primer lugar es el representante de la Empresa en la estación que estás, y luego estás en estaciones importantes, Astorga, Sahagún, y las reclamaciones..., llevas a todo el personal, se pagaba a todo el personal de Vía y Obras, de Material Remolcado, del que fuere, todo el que tuviera residencia allí, el dinero te lo daba la pagaduría de Renfe al Jefe de estación con las nóminas, los jubilados venían, tenían que firmar y era todo allí, no había nada a través del banco, y la Asociación también, había que pagar, que había pensiones de 80 pesetas, y se te caía el alma a los pies, y entonces el Jefe de Estación era el jefe nato del personal, llevaba comercial...”<sup>19</sup>.*

---

<sup>18</sup> Testimonio de un Maquinista, que ingresa en Renfe en 1954: BDS.

<sup>19</sup> Testimonio de un Jefe de Estación que ingresa en Renfe en 1946: IAA.

Sin duda en el periodo formativo en el Regimiento, que se prolonga durante tres años, adquieren una formación teórica y práctica muy completa, de la que, en términos generales, estos Agentes se encuentran muy satisfechos. El siguiente testimonio nos aclara el periodo formativo intenso que recibían los aspirantes a Maquinista o Ayudantes:

*“El Regimiento de Movilización y Prácticas, está regulado, son 4 años en el ejército, de los cuáles el primer año, los 8 meses primeros, la formación castrense y la formación como para desempeñar la función como Ayudante de maquinista, se está de Ayudante de maquinista hasta los dos años y poco, desde..., me refiero, 2 años desde el inicio, entonces luego se pasa, luego se pasa a hacer un curso de formación, específico de maquinistas, quiero decir ocuparse de las locomotoras que estaban en servicio, y luego ya el último año, de los 4 el último, se hacía como Maquinista”<sup>20</sup>.*

No ocultan, la gran mayoría de ellos, que ya disponían de algunos conocimientos empíricos adquiridos en el entorno familiar, no podemos olvidar que el carácter endogámico del empleo ferroviario fue una realidad, quizás no tan marcada como se cree, pero si importante.

Un nuevo testimonio nos lleva a recordar el aprendizaje familiar y ampliamente vocacional de muchos de estos ferroviarios:

*“...mi tío Pedro era de Tracción, casi todos estaban relacionados con Tracción, y mi tío Benedicto, también de Tracción, Maquinista, y mi tío Manuel, también de Tracción, Fogonero...”*

*“Yo me recuerdo muchas veces, yo me recuerdo siendo un niño, yo siempre tuve una vinculación hacia el ferrocarril, ... y recuerdo que cuando vino la Santa Fe 16, nueva, de paquete, aquí, que debió ser por los años 44 ó 45, por ahí, y era una novedad, llegaron un domingo por la mañana y mi padre estaba de descanso y como consecuencia de ello estaba en casa, y llegaron de madrugada, y venía un mecánico de la Maquinista Terrestre, esta máquina está construida en Barcelona, y venía un mecánico acompañando, y de pequeño, a las 10 de la mañana, fuimos a ver la máquina, me acuerdo, con el mecánico de la Maquinista Terrestre, y mi tío Benedicto, mi padre y yo, y el tren por el foso, por debajo yo veía tantos hierros y decía que sería aquello, y recuerdo eso, era..., se inculcaba todo aquello, ese mundo, y te relacionabas con aquello y de una forma o de otra pues le tienes que coger cariño a aquello”<sup>21</sup>.*

Más peculiar es la formación del Fogonero o Ayudante, según los casos y épocas, correspondía al Maquinista, aquél después de algunos años conseguía pasar a desempeñar

---

<sup>20</sup> Testimonio de un Maquinista, que ingresa en Renfe en 1971: AGA.

<sup>21</sup> Testimonio de un Maquinista, que ingresa en Renfe en 1954: BDS.



la función de Maquinista, se trataba de una promoción, que era el resultado de combinar formación y antigüedad.

*“...en la Compañía del Norte lo tenía, lo tenía como norma (la conducción del Ayudante o Fogonero). Y tenía que entre las misiones del Maquinista estaba la de formar profesionalmente a su Fogonero. Y se decía eso de ... y anduvo 4 años a Ávila con Pedro M., o con el otro, o el otro, y es que eso estaba..., dentro de la formación. El maestro había sido fulano, había andado 5 años con Pedro M., este no es tonto, que eso ya lo ha visto hacer a.... Tiene un currículum, según con los Maquinistas que había hecho servicio así era...”<sup>22</sup>.*

Los oficios de Maquinista y Fogonero-Ayudante, estaban desde antiguo reglamentados, y se conocía sobradamente la misión de cada uno, pero dependía del talante de ambos y especialmente del Maquinista, y como se repartía el trabajo al margen de la reglamentación, aunque no pocas veces el Fogonero-Ayudante era poco menos que un criado para aquél.

La capacitación del Maquinista se sustentaba en una serie de conocimientos teóricos y prácticos de manera particular los mecánicos, pero también de conducción y movimiento. En la época del vapor al Fogonero se le encomendaba un trabajo mucho más físico, tenía a su cargo la alimentación de la caldera, la maniobra del freno del tender y la limpieza del mismo y de la máquina. Nos apoyamos ahora en un testimonio relativamente reciente para ilustrar la preparación concienzuda de los Maquinistas:

*“Un Maquinista se formaba y se forma no de memorieta, de tonto, no, no, nosotros, creo que la inmensa mayoría de nosotros conocía la locomotora perfectamente, la razonaba perfectamente y además tenía un mérito especial, porque había tiempo suficiente para estudiarla porque estabas con ella, y vamos la forma de conocerla era total, nos exigían para ser Ayudantes de maquinistas, la situación de aparatos, para complementar al Maquinista,*

*-Vete a ver tal cosa.*

*Tú tenías que saber donde estaba tal cosa,*

*-Vete a ver el compresor,*

*Ibas a ver el compresor,*

*-Vete a ver el aceite, de aquello, de aquél órgano saber donde esta el órgano: Lógicamente ya de Maquinistas era saber que medidas tenías que utilizar, de conservación, de mantenimiento..., lo que fuera, y en caso de avería solucionarlo, en el caso del Ayudante era situación de aparatos, además de las cuestiones fundamentales de circulación, me estoy refiriendo a cuestión de señales fijas y de los trenes, me estoy refiriendo a cuestiones de circulación, a eso me refiero, nosotros cuando ya salíamos de Maquinistas tanto en el conocimiento de la locomotora como en lo que se refiere a la conducción, lo digo modestamente, pero casi..., por lo menos*

---

<sup>22</sup> Ídem.

*en la época mía era gente que iba al 100%, o sea que era difícil que hubiera lago que no supieran, tenían un conocimiento total de la profesión, una buena... formación...”<sup>23</sup>.*

La formación y el desempeño del oficio daba un prestigio que era reconocido dentro y fuera del ámbito ferroviario. Así se veía sí mismo y creía ser visto por otros un Maquinista en los años sesenta:

*“...El Maquinista era alguien antes, bajabas del tren y la gente se quedaba, ¡mira si es un crío, porque ahora los críos de 14 años saben más antes los de 22, pero bajabas echar aceite o tal y era el comentario, mira si es un crío y ya está de Maquinista...”<sup>24</sup>.*

En no pocas ocasiones existía una formación previa antes de la que recibirán en Regimiento Ferroviario, veámoslo en un explícito testimonio:

*“Después me fui a la escuela de trabajo en Palencia, había... mecánica, me metí en la escuela de mecánica, había madera, yo cogí la rama mecánica, y estuve allí estudiando tres años en Palencia, además de estudiar matemáticas, la gramática y todo aquello que había entonces. Era un taller práctico de hacer piezas de metal y de hierro, y ahí estuve tres años...”<sup>25</sup>.*

Todo esto no lleva a firmar que en Renfe existía un mercado interno de trabajo, que la Empresa se empeñó en mantener como herencia de las Compañías privadas; mercado que contó con el beneplácito y el apoyo del Régimen político que de esta manera se afirmaba en unas políticas públicas de gestión de la mano de obra claramente fordianas. A su vez parece que favorece el consentimiento obrero entre los ferroviarios en general y en los de Movimiento y Tracción en particular.

Estamos ante una política empresarial, en definitiva, que propiciaba la estabilidad en el empleo, para crear una Compañía muy jerarquizada y fuertemente integrada<sup>26</sup>.

Los horarios de trabajo en estas categorías son muy aleatorios, si bien están acordes con la normativa laboral vigente de 8 horas<sup>27</sup>, la irregularidad del trabajo es una circunstancia habitual, aunque no por ello es motivo de queja entre los Maquinistas y en menor medida entre otros grupos y subgrupos. Así lo señala un nuevo testimonio:

---

<sup>23</sup> Testimonio de un Maquinista, que ingresa en 1971 en Renfe: AGA.

<sup>24</sup> Testimonio de un Maquinista que ingresa en Renfe en 1955: JIP.

<sup>25</sup> Testimonio de un Interventor que ingresa en Renfe en 1954: JMRS.

<sup>26</sup> Babiano Mora, José. Ob. Cit. (p.72)

<sup>27</sup> RNTR 1944. Título V, Capítulo I, Secciones 2ª y 4ª.

*“Bueno la vida del Maquinista es totalmente irregular, uno de los handicap son los horarios que son totalmente irregulares, y la verdad es que para mí..., para mucha gente es un defecto, pero para mí es una virtud, a mí por ejemplo lo demás es una monotonía, yo por ejemplo he estado en el taller, en las primeras épocas, yo levantarme a tal hora, ir a tal hora es una monotonía, yo que he podido estar dentro de mi servicio en tareas administrativas, pues no me gusta, porque lo sigo calificando de monotonía, a mí me gusta eso de hoy voy aquí, mañana voy a..., me gusta esa anarquía, y la verdad es que dentro de esto hay cosas que son infinitamente peores, me explico, esto para mí lleva inconvenientes, no es muy regular el sueño, la alimentación, pero la verdad es que por ejemplo todo aquel que hace turnicidad no gráfico, turnicidad, yo pienso que es peor, porque yo hoy me levanto a una hora y mañana me levanto a otra, pero tampoco habitué el cuerpo a ciclos más pequeños, porque creo que es peor todavía, o sea lo mío yo sé de gente que lo lleva muy mal, siempre fue un handicap, para mí la verdad es que no, no sé si es porque desde el principio lo tengo tan asumido, tan asumido que, es como con los horarios de decir que trabajo en una fiesta, yo lo tengo asumido, lo tengo asumido, desde siempre, claro hay quien dice trabajo en domingo, para mí es tan importante un lunes como un domingo”<sup>28</sup>.*

La intensidad del trabajo para otros grupos que no son los de Tracción dependía de los destinos, en particular determinadas estaciones, en las que la circulación de trenes era escasa, y las paradas de los mismos mínimas, la responsabilidad del Jefe de Estación y su trabajo era realmente reducido.

*“...En la estación en donde yo estaba de Calera y Chozas, casi no había servicio y se vivía muy bien...”<sup>29</sup>.*

Las “carreras” laborales eran más o menos extensas, comenzaban con categorías de escasa cualificación, pero muy polivalentes, hasta llegar a puestos de mayor responsabilidad y decisión: las jefaturas, pero menos técnicos.

Esta circunstancia no era nueva, ya estaba presente en las antiguas compañías privadas, como en MZA, en donde la trayectoria laboral se basaba en la permanencia y promoción del empleo mediante sucesivos ascensos. También aquí podemos contemplar como en Renfe posteriormente la creación y mantenimiento por parte de la Empresa y la lógica capitalista de unos mercados internos de trabajo, aunque si bien es cierto que corresponde a una organización burocrática y no taylorista. Como señalan Martínez Varas y Ballesteros Doncel para MZA “El reclutamiento se iniciaría en los puestos inferiores, siendo el Servicio la escuela de formación, se establecía una gradación de sueldos según el rango que transmitía a los agentes la perspectiva de hacer la carrera. La compañía MZA fijó dos vías

---

<sup>28</sup> Testimonio de un Maquinista, que ingresa en 1971 en Renfe: AGA.

<sup>29</sup> Testimonio de un Jefe de Estación que ingresa en Renfe en 1943: ARU.

de promoción: la movilidad ascendente mediante mejoras en el puesto y, aumentos periódicos en los sueldos con independencia de ascenso por categorías”<sup>30</sup>. Como se puede apreciar esto no difiere de lo que funcionaba en Renfe para las trayectorias profesionales internas. No en balde la Red toma de Norte y MZA estos y otros aspectos organizativos que confieren a la Compañía nacional ferroviaria un sesgo organizativo claramente burocrático y centralizador.

Horario y trabajo se combinan en el testimonio del un Jefe de Estación:

*“...yo anduve muchos años de suplementario, entonces con la “cestina”, la comida y demás, en las estaciones de tráfico reducido, que eran la mayoría, ahí tenías que estar 12 horas, yo estuve tanto de Factor como de Jefe de Estación, de Factor de Circulación estaba de las 20 horas hasta las 8 de la mañana, y de Jefe de Estación por el día, de 8 a 20, y de las 12 horas sólo te pagaban 2 y a prorrateso, y las otras se decía que eran de presencia allí. El Jefe de Estación llevaba a demás toda la contabilidad, y la contabilidad en Renfe era muy seria, los que se mojaron se..., es que era difícil porque facturabas o dabas un billete y tenías que mandar a intervención una hoja de facturación por los billetes, en un cartón que veía que se ponía la fecha, y era muy difícil, y luego llevábamos un modelo enorme, diario, para cuadrarlo, y tenías que cuadrarlo en los dos sentidos vertical y horizontal, y se eran dos céntimos te volvías loco, pero había que cuadrarlo, no valía decir, lo pongo de mi bolsillo, había que cuadrarlo. Llevabas la contabilidad, es decir era muy completa la labor del Jefe de Estación, inclusive mandaba en los trenes dentro de la señal de entrada, como estuviera un tren allí, era el jefe absoluto de los trenes también”<sup>31</sup>.*

Para los Maquinistas y Fogoneros-Ayudantes, se trataba, en los primeros años que coinciden con las locomotoras de vapor, de un trabajo muy duro, tanto en el sentido físico, y eso sin hablar de las enfermedades y lesiones profesionales o accidentes que generaba esta actividad, como en lo emocional, largas jornadas fuera de casa y alejados de la familia. Nos servirá de guía el testimonio de este Maquinista que comienza de Fogonero, para ilustrar el tipo de trabajo:

*“ De Fogonero en aquella época era un trabajo infrahumano, era..., todo lo malo que se pueda decir peor, lógicamente yo tenía estudios, tenía todo y estuve poco tiempo, poco tiempo entre comillas, fueron 3 ó 4 años, pero que fueron, fueron..., es que no se puede ni comentar lo malo que eran... a los 3 ó 4 años salió un concurso de Maquinistas y lo aprobé, porque lo tenía que aprobar, porque en aquellas épocas a*

---

<sup>30</sup> Martínez Varas, Tomás y Ballesteros Doncel, Esmeralda. “El empleo ferroviario como una construcción masculina. El caso de la Compañía MZA, 11957-1936. Consejería de Educación y Cultura de la CAM, 1999. (p. 10).

<sup>31</sup> Testimonio de un Jefe de Estación que ingresa en Renfe en 1946: IAA.

*Maquinistas se ascendía, no por su cacumen, sino por su fuerza bruta, porque había que tener fuerza bruta para trabajar en las máquinas...”<sup>32</sup>.*

Se produce un cambio radical en el trabajo con la incorporación de las máquinas eléctricas y el progresivo abandono de las máquinas de vapor.

La complementación entre Maquinistas, Fogoneros y Ayudantes, iba mucho más allá del trabajo profesional, existía en la mayoría de los casos una complicidad manifiesta que se mostraba por ejemplo en aspectos de la vida cotidiana, aunque siempre respetando el escalafón, como muestra el siguiente testimonio:

*“...tú cuando salías de aquí, sabías que tenías que estar 24 ó 30 horas conviviendo con el compañero, y el compañero era el compañero, incluso había gente que cocinaba bien, y era el que hacía la comida, y era el Fogonero o en este caso el Ayudante el que cocinaba, y el otro iba a comprar, y la opción era así, yo cocino y tú me vas a comprar, tú vas a comprar. Se levantaba uno un poco antes, se iba a comprar...”<sup>33</sup>.*

La evolución del oficio de Maquinista ha estado marcado por la propia evolución técnica, la progresiva desaparición del vapor y su sustitución por locomotoras eléctricas y de fuel, y los avances técnicos como el sistema de frenado y comunicaciones (hombre muerto, tren tierra) han dado paso a una conducción más llevadera, rápida y segura. Sin embargo su actividad siempre ha estado condicionada por el requisito de la capacitación y la formación permanente que les permitía la conducción y manejo de diferentes máquinas, servicios y recorridos. Al margen de la preparación con la que salían de su etapa formativa los Maquinistas debían actualizar sus conocimientos, y no sólo teóricos, en la conducción. Debían obtener la autorización mediante examen para llevar determinadas máquinas que se incorporaban a la Red, realizar trayectos desconocidos para ellos o conducir trenes de mercancías o viajeros respectivamente. Los cursos de capacitación eran frecuentes y necesarios en la vida laboral de los Maquinistas.

En esto como en otros muchos aspectos el cambio generacional era decisivo, no sólo por las características de la conducción sino también por el trato personal.

La actividad del Factor (de circulación) era también peculiar, en realidad el Factor no es un oficio ferroviario, se trata más bien de una gestión comercial, que existe en otras muchas empresas, cuando realmente asume competencias en la circulación tiene esa dimensión específicamente ferroviaria. La peculiaridad proviene de la gestión de trenes y cómo se desarrolla su actividad, veámoslo en un testimonio:

---

<sup>32</sup> Testimonio de un Maquinista que ingresa en 1950, en Renfe, vapor. FMLI.

<sup>33</sup> Testimonio de un Maquinista, que ingresa en Renfe en los años cincuenta BDS.

*“...primero había que pedir la vía, primero de todo, primero de todo había que presentar al Factor de Circulación, si era nuevo, el anterior, porque había que conocerles por la voz, y entonces se decía:*

*-Se presenta fulano de tal, me va a relevar a mí.*

*Y ya hablabas con el otro, y lo primero para expedir un tren es si puedes expedirlo, si te dice que no pues quieto, por los motivos que sea, si te dice que detengas tal tren ahí, pues bien, si te dice expídelo con número tal, telefonema número tal, tal, tal, a tal hora, bien, y luego cuando sale el tren,*

*-Ha salido a tal hora.*

*El ya está esperándolo para continuar sin parar o parando allí si tenía parada allí prescrita, lo que fuere, tenía competencia sobre las dos estaciones colaterales..., las estaciones de tráfico reducido, que se llamaban, que eran la mayoría, tenían nada más un Jefe de Estación de 8 de la mañana a 8 de la tarde, y un Factor de Circulación de las 20 horas hasta las 8 de la mañana, y el todo el personal que trabajaban de Mozo de Agujas y tal, eran lo mismo, 12 horas, las llamaban de tráfico reducido, se abonaban nada más 2 horas extraordinarias, no extraordinarias, sino a prorratio, las otras lo que el viento se llevó”<sup>34</sup>.*

Un nuevo testimonio nos aclara sobre las actividades de los Factores:

*“Mi cometido era la estadística, tomar nota de los vagones, confeccionar los 1007 que llamábamos de los trenes, llamábamos 1007 a los vehículos salidos, preparar los papeles con las toneladas y... los lotes distribuirlos, llevabas un poco lo que era formación.... llegaba la documentación y tú eras el que lo ibas clasificando... . Luego también atendías la taquilla por las noches...”<sup>35</sup>.*

No debemos olvidar las circunstancias externas que acompañan a la conducción, más allá del trabajo realizado en la propia máquina, espacio laboral concreto de los encargados de la conducción del tren, habrá que fijarse en los espacios laborales externos como eran los facilitados por la propia Renfe, que hasta los años setenta eran muy deficientes, en higiene y confort y escasamente cumplían las condiciones de reparación física para ulteriormente desarrollar un trabajo en condiciones adecuadas. Estamos hablando de los pabellones y cuartos para los empleados de Tracción. Eran espacios de sociabilidad en los que se relacionaban los Maquinistas, Fogoneros-Ayudantes y demás personal de Tracción, también de Trenes (Interventores).

Centros de la vida cotidiana de la mayoría de estos empleados, que posibilitaban el trato personal y humano de todos ellos. Durante años las escasas reivindicaciones de estos trabajadores, favorecidas por las propias características de la Empresa y la mentalidad de

---

<sup>34</sup> Testimonio de un Jefe de Estación que ingresa en Renfe en 1946: IAA.

<sup>35</sup> Testimonio de un Factor de Circulación que ingresa en Renfe en 1980: JFF.

los ferroviarios muy proclives a considerar la Compañía como algo propio y por tanto carente de queja, en un alarde paradigmático de consentimiento productivo<sup>36</sup>, no preocupó a la Empresa como lugares de reunión y posible plataforma de reivindicación, posteriormente estos lugares fueron desapareciendo, fruto de un proceso de cambio interno y de la lucha sindical y obrera. Algunos de ellos quedaron obsoletos al poco de su inauguración tras mejorar las condiciones de ellos.

Estos lugares eran centros en los que predominaba el compañerismo y la camaradería, cuando no el compadreo, y la reunión y el contacto profesional en ellos era favorecido y hasta anhelado, a pesar de las dificultades de comunicación, por los propios empleados.

Dejemos a los propios trabajadores que expresen su punto de vista respecto a este tema, por ello introducimos este testimonio, que habla de la vidas cotidiana en torno al mundo del trabajo ferroviario y sus representaciones:

*“...las prestaciones sociales que teníamos en la Empresa eran malísimas, el personal de conducción por sus desplazamientos, como tenía que hacer “cuartos”, ¡los cuarteles estaban mejor acondicionados que los “cuartos”!., los “cuartos” estaban..., llegabas a muchas dependencias dormir y tenías que esperar a que se levantase un compañero, para acostarte tú, y las sábanas las teníamos que llevar nosotros, las sábanas las llevábamos nosotros de casa nosotros, uno iba con sus sabanitas allí, y se levantaba uno y echaba el otro las sábanas y a lavarse...” “...yo me recuerdo ya en los años sesenta, estando en Barcelona, veníamos a dormir a San Vicente de Calders, que iban los de Lérida y había..., los cuartos eran..., la mayoría, la mayoría..., había un cuarto grande con 14 ó 15 camas y después había otros cuartos que eran de dos camas, que eran los menos, estaba el rancho grande que estaba en todos los sitios, el rancho grande que se llamaba, que era una cama, otra cama, otra cama, y cuando iban a levantar a uno, a las 4 de la mañana,: joye, levántate!, pues al otro lo despertaban también. Llegaba uno en unas circunstancias no muy buena se caía en encima de la cama tuya..., malas, malas, en alguno de los sitios hasta sin agua caliente y todo, duchas todas desechas y eso, la gente de vapor, se lavaban en la máquina con el caldero, se lavaban en la máquina con el caldero, por lo menos tenían agua caliente, que en el otro lado no había ni agua caliente, era así...” “...empieza ya a cambiar a finales de década de los sesenta y a principios de los setenta se empieza a cambiar todo el contexto social y eso llega ahí, llega ahí, y se hacen dormitorios nuevos, se hacen habitaciones individuales, hasta tal punto fíjate como era la cosa, normalmente las parejas de conducción, cuando eran las habitaciones dobles, el Maquinista se acostaba en un sitio, en la derecha o en la izquierda siempre donde tuviera por costumbre, porque había gente que tocaba los somieres a ver como estaban o los colchones, este colchón está mucho mejor, y se metía, aquí nada, el de la derecha para ti el de la izquierda para mi, sea bueno o sea*

---

<sup>36</sup> Como señala Burawoy, Michael. Ob. Cit. (p. 11).

*malo, si te coge bueno, bueno y si te coge malo, malo, fíjate, se trazaba..., en donde no podía entrar uno en el terreno del otro incluso para descansar... ”<sup>37</sup>.*

La calificación de uno y de otra se plasmaba en las retribuciones, que si bien conjuntamente eran más elevadas que en otros Servicios y categorías, las del Maquinista duplicaban a las del Fogonero-Ayudante. Introducimos una serie de sueldos de la totalidad de las categorías estudiadas, sueldos monetarios por Reglamento, como elementos de comparación y análisis de las retribuciones monetarias, que contrastaremos con testimonios personales de los ferroviarios entrevistados.

**Cuadro n.º 2. Sueldos correspondientes a diferentes categorías ferroviarias 1944-1971.**

38

Categoría	Salario máximo en 1944	Salario mínimo en 1944	Salario en 1971
Jefe de Estación	22.500	8.000	78.125
Factor de Circulación	9.650	6.500	72.335
Interventor en ruta	9.800	6.500	72.335
Jefe de Depósito	21.000	15.000	91.870
Maquinista	10.750	7.500	72.335
Fogonero/Ayudante	18,50 (diario)	14,50 (diario)	171,40 (diario)

Los datos que nos facilitan los entrevistados coinciden grosso modo, pero siempre hay una desviación al alza a favor de los ferroviarios, probablemente por algunos extras que no hemos computado derivados del Reglamento.

Lo venían siendo desde los orígenes<sup>39</sup>, aunque a pesar de ello no pocos Maquinistas en su época de Fogoneros debían recurrir a otros trabajos para complementar su sueldo escaso. Como refleja el siguiente testimonio:

*“... eso ocurrió porque no se ganaba dinero..., cuando entramos de Ayudantes, cuando yo me casé en el año 55, hacíamos un par de tres o tres a la semana, porque no pagaban por recorrido, por kilometraje, y fue una época que se trabajaba poco y se ganaba poco dinero y llegaba mal para comer, entonces éste, (el hijo) cayó enfermo y estuvo un año con muchos gastos y ..., y yo tenía un cuñado que era viajante, y le dijo mi mujer, porque era el hermano..., y yo estaba libre, a lo mejor trabajabas tres jornadas y luego nada. A mi me preparó mi cuñado unas cajas de zapatos y los días de descanso y los días de permiso, pues salía a vender zapatos a Ponferrada, a Astorga, metía las maletas en el furgón, en el tren, y hala a vender zapatos... . Estuve cinco años y ganaba más dinero que en Renfe... yo ganaba dinero,*

<sup>37</sup> Testimonio de un Maquinista, que ingresa en Renfe en los años cincuenta BDS.

<sup>38</sup> RNTR. 1944 y 1971. Elaboración propia. El máximo se computa con quinquenios y otros extras, como los de circulación para Jefes de Estación y Factores de Circulación.

<sup>39</sup> Piqueras, José A. Ob Cit (p. 107).



*pero cuando me hice Maquinista tuve que dejarlo, o Maquinista... o una cosa o la otra... ”<sup>40</sup>.*

Esta circunstancia no será privativa de ningún grupo, se extenderá por igual a todas las categorías en particular los puestos más bajos de acceso.

*“...mi padre era Factor Meritorio y nosotros de pequeños, en los años 46 y 47, teníamos que levantarnos a las cuatro o cuatro y media de la mañana e ir a respigar... íbamos a recoger las espigas que dejaban aquellos labradores en la tierra.... era un sistema de poder subsistir de aquellas necesidades que había... ”<sup>41</sup>.*

Algunos de los Maquinistas reconocen que se encarrilaron por este oficio por sus retribuciones.

*“Yo entro en las oficinas, pero luego la que hoy es mi mujer tenía un hermano que era Maquinista, y se ganaba bastante más dinero, y me metió la fiebre para ser Maquinista... ”<sup>42</sup>.*

El Régimen franquista estimuló la estabilidad en el empleo a través del salario, que no era necesariamente en dinero, ya que existían importantes ventajas sociales establecidas por la legislación y que completaban el salario como suerte de remuneración indirecta (economatos, vivienda, kilométricos, etc.).

No podemos olvidar también que el salario se podía ligar al rendimiento<sup>43</sup>, y eso es claramente taylorista, y forma parte de una política pública deliberada de gestión de mano de obra.

El trabajo a destajo era una forma de completar el salario escaso y eso suponía muchas horas extraordinarias y ahorro de puestos de trabajo para la Empresa, como recoge el siguiente testimonio, se trataba de una práctica habitual:

*“...lo que ocurre siempre, había escasez de personal y lo que hacían era pagar una prima más al Fogonero, algo más de dinerillo y como en casa faltaba, se daban el doble de paliza, iban a trabajar a las Santa Fe y metían el doble de carbón... ”<sup>44</sup>*

---

<sup>40</sup> Testimonio de un Maquinista que ingresa en Renfe vapor, en el año 1947. JFT.

<sup>41</sup> Testimonio de un hijo de un Factor, e Interventor él mismo, ingresa en Renfe en 1954: JMRS.

<sup>42</sup> Testimonio de un Maquinista que ingresa en 1950, en Renfe, vapor. FMLL.

<sup>43</sup> “Como norma general en todos aquellos Servicios, en que ello sea posible, se procurará estimular el rendimiento del personal mediante sistemas de destajo de tareas o de primas debidamente calculados para que resulten u beneficio positivo y proporcionado para los Agentes” “...Dada la finalidad que estos sistemas de retribución persiguen...”. RNTR 1944. Capítulo II. Art. 106. Salario en pesetas.

<sup>44</sup> Testimonio de un Factor de Circulación que ingresa en Renfe en 1980, hablando de tiempos anteriores: JFF.

Conviene introducir aquí un aspecto recurrente en las entrevistas y en el análisis social y económico del mundo ferroviario, que no es otro que el salario de familia y el papel asistencia que jugaron las mujeres, esposas, madres e hijas de los ferroviarios.

Lo que la teoría sociológica sostiene para el Régimen franquista se confirma una y otra vez en las entrevistas. Se propició un único sueldo, el del varón cabeza de familia. Se propició, igualmente, el que la mujer se quedara en casa y realizara una serie de tareas asistenciales y de apoyo al varón, y de esta manera se conseguía que el sueldo, reducido hasta los años setenta, fuera un motivo de queja y reivindicación, aunque no se impidió que fuera de lamento y resignación, en parte compensado con las otras ayudas asistenciales, ya mencionadas.

El proverbio que circulaba entre los ferroviarios y es muy conocido de: “el hambre pasa por la puerta del ferroviario, pero no pasa”, fuera una realidad triste.

*“...Mi madre, la mujer..., yo creo que como la mayoría de las mujeres de aquella época, vivían sólo y exclusivamente para el marido, date cuenta que los turnos de aquella, en el vapor y todo esto, entraban a la 1 de la mañana... Mi madre vivía sólo y exclusivamente para atender a mi padre, ya te digo, el prepararle las cazuelas, el estar todo el día pendiente, y el dedicarse a los hijos, la mujer..., es lo que ha hecho toda la vida, dedicarse a los hijos y a mi padre, y eso, dentro de lo dura que es la vida de Maquinista, pues eso..., el que estuviera bien atendido, que no le faltara de nada”*.<sup>45</sup>

De suerte que la familia quedará como una especie de sucedáneo del “welfare state”<sup>46</sup>.

*“...se sacaba de donde se podía, había que ir por harina, para consumir, mi madre hacía el pan en casa, había que ir por aceite, para consumir, incluso para vender algo, porque había que comprar algo para comer; pero no iba nadie a casa de manolón...”*

*“Mi madre siempre en casa, pero era una madre como todas las madres de aquel entonces, se dedicaban a la familia y a atender al marido y claro, trabajando como se trabajaba entonces, ten en cuenta que se trabajaba... eh ..., 8 horas y dos de vela que se hacía. La vela eran 2 horas, era forzoso era hacer 2 horas más, o sea se entraba a las 8 de la mañana, se salía a la 1, se volvía a las 3 y la jornada normal era a las 6, pero de 6 a 8, eran dos horas extraordinarias que se hacían, la vela que se llamaba, ¿eso nunca lo has oído?. La vela se hacía, eso era lo habitual, la vela se hacía, y luego si se hacía alguna cosa que..., sobre todo la gente que trabajaba en “la diaria”, lo que se llamaba “la diaria”, que eran las reparaciones puntuales, una máquina que tenía que salir por la noche y había que terminarla, y entonces se*

---

<sup>45</sup> Testimonio de un Factor de Circulación que ingresa en Renfe en 1980: JFF.

<sup>46</sup> Babiano Mora, José. Ob. Cit. (p.84).

*quedaban hasta que se terminaba, muchas veces hasta las 12 de la noche y volvían a las 8 de la mañana. Entonces había que tener la comida para el marido y después el día de descanso había que lavar la ropa, que no había lavadora, y yo me recuerdo los monos quitar la grasa primero con un cuchillo, con un cuchillo, ¡y al reguero!, sin agua caliente, no daban la cara los monos aquellos, y había que lavarlos, o sea que el día de descanso era para lavar la ropa, porque mono para recambio no había....”<sup>47</sup>.*

Las sanciones y recompensas se realizaban en muchas ocasiones a través de retribuciones, pérdida de sueldo o varios días de haberes. Veamos algún testimonio al respecto:

*“A mi los premios no me los comunicaban, hasta que no venía la orden, el jefe mío que estaba aquí en León, o bien el Delegado o bien el otro.*

*-va esto, en la cartera de hoy, te va....*

*No me enteraba de lo que habían hecho ellos y si lo había pedido y demás. Es una satisfacción, indudable, una satisfacción, otras veces..., tengo otra que fue a petición de ENSIDESA, se lo pidieron a Renfe, porque tuvieron una vez una huelga de 15 transportes por carretera, y yo estuve las 24 horas allí organizando aquello”<sup>48</sup>.*

Las sanciones se producían por situaciones, a veces, insospechadas, tenían repercusiones económicas y disciplinarias

*“...el uniforme tardaban tiempo en dártelo, yo..., para que veas como era la relación con los jefes, la primera carta de censura la tuve nada más llevar allí por el uniforme, ...como venías autorizado de militar para circulación, y en un momento determinano me dijeron:*

*-Oye a reemplazar.*

*Me fui a reemplazar a circulación, y me puse a pitar un tren, sólo tenía la gorra que me había dejado el jefe y el silbato, me viene un Inspector y me dice que donde estaba el uniforme, el Inspector que venía en el tren, yo le dije que no tenía... y nada más llegara a Oviedo una carta que me envía.... Y yo con la misma le dije al jefe:*

*-Mañana yo no reemplazo.*

*¿Por qué’?,*

*Porque me han mandao una carta de iniciación de expediente.*

*Estaba yo haciendo un favor y encima me sancionan por no llevar el uniforme ... y era así la relación con los Inspectores...”<sup>49</sup>.*

La imagen del Maquinista y en menor medida del Fogonero es una estampa asociada al ferrocarril tanto o más que la del Jefe de Estación o el Capataz de Vía y Obras. Sin

---

<sup>47</sup> Testimonio de un Maquinista que ingresó en Renfe en 1954.: BDS.

<sup>48</sup> Testimonio de un Jefe de Estación que ingresa en Renfe en 1946: IAA.

<sup>49</sup> Testimonio de un Factor de Circulación que ingresa en Renfe en 1980: JFF.

embargo no es un oficio que vaya asociado a un vestuario llamativo, en particular en los primeros años de Renfe, y en lo que se refiere a los Maquinistas de vapor (trabajo sucio), y quizás también porque no tiene una clara proyección externa de cara a los viajeros; es más, el espacio de la máquina como lugar de trabajo le está vetado a cualquier persona que no sea el Maquinista, el Fogonero, o en su caso el Ayudante, bajo amenaza de sanción. Es ante todo una cuestión de identificación y jerarquización interna y laboral. Esa doble circunstancia hará que durante mucho tiempo, y en muchos servicios la indumentaria sea de calle y a lo sumo la gorra y sus distintivos.

El uniforme consistía, pues, en la gorra y poco más, en los primeros años, se trata de una vestimenta adecuada al oficio y sus características temporales y técnicas. Acompañan a esa prenda las gafas y guantes protectores, y un mono gris o azul para preservar a la ropa de calle de manchas o desperfectos, todos ellos constituirán el total de los elementos no regulados, y por tanto no proporcionados por la Empresa, dispositivos que formaban parte de la imagen y vestuario de Maquinistas y Ayudantes.

Renfe tardó más de 20 años en regular y con carácter restringido la indumentaria de los agentes del tren. Sólo en 1962 se establece para los Automotores, luego también para las Unidades (1971).

Cuando se decide a hacerlo, como ya señala extensamente Muñoz Rubio<sup>50</sup> y nos evita profundizar en ello, el uniforme estaba constituido, para los Maquinistas, por la gorra y sus distintivos, una guerrera, un pantalón y una pelliza. En el caso de los Ayudantes, la única diferencia eran los distintivos plateados en lugar de dorados. En verano las prendas preceptivas se limitarán, en la parte superior del cuerpo, a una camisa y una corbata.

No es algo que sirviera de identificación para los propios Maquinistas y Ayudantes, ya que cuando se les pregunta al respecto sus respuestas son negativas o de sorpresa. Asimismo reconocen que lenidad del trabajo permite un vestuario más formal y vistoso. Se observa la evolución desde las épocas de vapor al las eléctricas.

*“Posteriormente en el 66 ó en el 67 ya vinieron aquí las eléctricas, y esto fue ya un cambio de 180 grados, fue un cambio grandísimo, ya éramos señoritos, ya se podía ir*

---

<sup>50</sup> Muñoz Rubio, Miguel. *Historia y evolución del uniforme ferroviario*. FFE. Madrid (1993) (p.122).

Señala Margarita Riviere “el traje nos habla de cómo es, qué hace, e incluso como piensa la gente que lo lleva. El traje expresa el lugar que el individuo ocupa en la escala social. Y por supuesto, nos sitúa de forma inmediata en cualquier época histórica, reflejando determinados anhelos colectivos<sup>50</sup>. Evidentemente esto tiene una proyección pública indudable, quizás la mayor de todas y por supuesto la más visible a los ojos ajenos al ferrocarril: los usuarios.

El Jefe de Estación estuvo siempre dotado de uniforme y era uno de los empleados que más tenía que cuidar su vestuario y apariencia, de cara a los usuarios pero también a los propios empleados de Renfe, en especial los superiores; en caso de desaliño u olvido de prendas y elementos de su uniforme recibía sanciones o al menos amonestaciones y expedientes.

*con corbata, tranquilamente, vamos, era muy distinto, pero había que hacer varios cursos...”<sup>51</sup>.*

*“Llevábamos un mono, normalmente un mono...y después en Tracción Eléctrica nos dieron un uniforme... . Nos dieron gorra, pero no la gastábamos, no nos gusta, nadie la llevaba...”<sup>52</sup>.*

La imagen del Jefe de Estación es también muy conocida. En el testimonio siguiente aparece el uniforme, las competencias y el instrumental propio del Jefe de Estación:

*“El uniforme lo crearon a finales de los años 40, y había uno de verano y otro de invierno, al principio eran, los nuestros eran, los de verano era imposible, yo me los hacía particularmente del mismo color, y con eso te achicharrabas allí, y en invierno, perdían el color con el sol..., Y luego si no ibas en condiciones te sacudían...los de verano eran de tipo mahón, pero no era mahón tampoco, pero los de invierno eran de tela más gruesa, y tenías una Masita, un fondo Masita que te ingresaban y luego cuando lo necesitabas lo pedías y..., la Masita es crear un fondo, la Agente tenía que comprar el uniforme, y yo creo que los demás sólo llevaban la gorra, y nosotros teníamos todo, la gorra y el uniforme. Lo nuestro se distinguía a base de ramos, el Jefe de Estación tenía 4 ramos, cosa que ahora no, el Factor de Circulación 3, el Factor 2, y ahí veías ya las categorías..., los de circulación, los que estuvieran en circulación sí, tenían que llevar la funda roja, era una funda roja, porque si te mandaban a un muelle de esos no tenías porqué poner nada, eso sólo era para circulación.*

*La salida era competencia del que estuviera de Circulación...tenías que dar la salida, primero con la campana, a la llegada del tren, había un repiqueteo, el que venía de Galicia, el que Asturias y tal, y a la hora de salir también, porque esto era antes de la megafonía, en esta estación pusieron un timbre, unos timbrazos, que ya ano había lo de la campana y luego ya la megafonía sustituyó a todas esas cosas, y entonces avisabas a los viajeros de que iba a salir el tren, ibas a cabeza del tren, mirabas a ver si no había nadie subiendo y bajando, y levantabas el banderín o el farol si era de noche, y el maquinista arrancaba”<sup>53</sup>.*

La propia actividad laboral de Maquinistas y Ayudantes implica un riesgo de accidentes, que estará permanentemente presente en su trabajo. Los accidentes podían provocarse por fallos humanos o defectos técnicos, pero la gravedad del siniestro se produce cuando tiene consecuencias personales, para los mismos empleados, viajeros, etc. Estas circunstancias provocarían una alteración del trabajo y de la vida del Maquinista, llegando a afectarle seriamente en su salud, de manera temporal o definitiva. Así se refleja en otros dos nuevos testimonio recogidos:

---

<sup>51</sup> Testimonio de un Maquinista que ingresa en 1950, en Renfe, vapor. FMLI.

<sup>52</sup> Testimonio de un Maquinista que ingresa en Renfe vapor, en el año 1947. JFT.

<sup>53</sup> Testimonio de un Jefe de Estación que ingresa en Renfe en 1946: IAA.

*“...y yo lo recuerdo porque mi padre lo pasó muy mal en un arroyamiento que tuvo, que estuvo 2 ó 3 días que no comía...”<sup>54</sup>.*

*“...se abría una palanca y se caían todas las escorias abajo..., las pasabas canutas tú solo, y el otro se iba a echar unas gotas de aceite... era horrible, yo me acuerdo que me metí ahí, en Arévalo, ahí me quedé ciego, me tuvieron que traer aquí a Valladolid...”<sup>55</sup>.*

El Maquinista no sólo debe dar cuenta de esos accidentes, sino que la propia Compañía investiga el origen del mismo para depurar responsabilidades, para ello cuenta desde hace décadas con dispositivos técnicos: Registrador de velocidad, una especie de “caja negra”, que ya llevaban incluso las locomotoras de vapor, para ayudarse en la investigación.

El estrés, la penosidad y la presión en el trabajo, en algunas fases de la historia ferroviaria, han llevado también a cometer imprudencias que han desembocado en bajas laborales e incluso deserciones del servicio. Veamos el siguiente testimonio:

*“...no le tocaba salir hasta el día siguiente, pero le llamaron y le dijeron que a las 7 de la mañana se presentara, habiendo llegao sobre las 7 ó las 8 de la mañana, y era el día de Nochebuena, y como tenían que ir primero a preparar la máquina, con el barrón, para darle fuego y tal, y no sé si consciente o inconscientemente se quemó con el barrón y estuvo así una semana de baja y estuvo todas las Navidades en casa, se quemó las manos con el barrón, hasta que punto llegaba la desesperación de las presiones que tenían, porque en aquella época no podías decir que no, te llamaban a trabajar y tenías que ir a trabajar. Eso se lo he oído yo contar a mi padre y debió ser de la mala leche..., dejó el barrón metido, y cuando estaba caliente lo agarró:*

*-¡me quemé...!.*

*De baja, y el llegar a esos extremos es que tiene que ser muy jodida la vida para que... pase eso”<sup>56</sup>.*

La masculinización del trabajo ferroviario ha sido una constante desde sus orígenes muy pocas mujeres han ocupado puestos en el ferrocarril y en la Renfe, casi siempre, como señala Díaz Sánchez<sup>57</sup>, en puestos de poca capacidad de progresión.

En el caso de los trabajadores de Tracción este supuesto ha sido especialmente válido, en particular en las primeras épocas, en donde no existía mujer alguna trabajando en esa División. En la actualidad han comenzado a incorporarse a este trabajo aunque con una notable escasez, según los datos proporcionados por el Servicio de Recursos Humanos de

---

<sup>54</sup> Testimonio de un Hijo de Maquinista referido a los años setenta: JFF.

<sup>55</sup> Testimonio de un Maquinista que ingresó en la Renfe en 1955: JIP.

<sup>56</sup> Testimonio de un Hijo de Maquinista referido a los años setenta: JFF.

<sup>57</sup> Díaz Sánchez, Pilar. “El Trabajo en Renfe. Un análisis de género”, en *Sociología del Trabajo*. N.º 50. Invierno de (2004). (p 65).

Renfe, del año 2001 el número de mujeres conductoras o Ayudantes era de 34, lo que representaba el 0,63 del personal de conducción, el 1,19% de las mujeres que trabajaban en Renfe y el 0,1% del total de trabajadores ferroviarios.

Esta ausencia se debía, en la primera época a la dureza del trabajo, no ha la cualificación, y a una política empresarial que marginaba el trabajo femenino en los ámbitos extradomésticos, en particular el de las mujeres casadas.

Cuando la mujer comienza a incorporarse al mundo laboral fuera de casa, de manera masiva, lo que prevalece es una falta de tradición y una cultura del trabajo que tampoco lo favorece.

Esta circunstancia es recogida en el siguiente testimonio que habla en pasado de la ausencia de la mujer en Renfe, al referirse a los planteamientos machistas y masculinizantes de la sociedad de posguerra:

*“...si ve esto mi difunto padre buff, se moría otra vez, ¡ una mujer ferroviaria!, no se lo creería, ¡de qué hablas!, ¡Maquinista una mujer, iros a paseo...!, si hubiera visto a mujeres trabajando en la Renfe...”<sup>58</sup>.*

El que la forma de acceso más habitual, como queda dicho, fuera a través de la Agrupación de Movilización y Prácticas (el ejército), también ha minimizado la presencia de la mujer en las tareas de conducción, incluso en la actualidad, cuando ya no es necesario este requisito.

Esta claro que la identidad ferroviaria y en este caso maquinista pasa por un trabajo masculinizado en una enorme proporción, cuando ya no se sostiene desde el punto de vista físico, de acceso o cualificación. Ya en MZA la contratación de los agentes se realizaba sobre la base de tres capacidades: formación, disponibilidad y fuerza<sup>59</sup>, en eso en Renfe se avanzó poco o nada, ya que a pesar de que en la actualidad la formación de las mujeres es idéntica a la de los hombres y la fuerza no es necesaria para este tipo de trabajos, las mujeres siguen siendo minoría en este Servicio. ¿Será la disponibilidad la que sigue marcando la diferencia? Nos inclinamos más por la pervivencia de un modelo masculinizado.

Coincidimos con Pilar Díaz cuando señala “La sociedad derivada del desarrollo económico capitalista reestructura el trabajo femenino alejando a las mujeres de los niveles de cualificación socialmente considerados más altos, que deja para los varones”<sup>60</sup>.

---

<sup>58</sup> Testimonio de un Maquinista, que ingresa en Renfe en 1955: JI.

<sup>59</sup> Martínez Varas, Tomás y Ballesteros Doncel, Esmeralda. Ob. Cit. (p. 13).

<sup>60</sup> Díaz Sánchez, Pilar. Ob. Cit. (p. 69).

En la medida que esto es perfectamente aplicable al caso de Renfe y por supuesto a Servicio de trenes, en donde incluso el trabajo femenino es prácticamente inexistente a tenor de los datos señalados.

La ausencia de un gran número de mujeres entre los Maquinistas y Ayudantes, puede deberse, y este aspecto puede ser objeto de un estudio y atención más amplio en futuras investigaciones, entre otros aspectos en la irregularidad de los horarios, siempre y cuando se mantenga el criterio masculinizado de la sociedad, es decir sobre la base de que la mujer no debe abandonar el hogar, su cuidado y el de los hijos, si los hay, en la misma medida que el varón. Sabemos positivamente que el Servicio de trenes desarrolla unos horarios muy irregulares, en algunos casos nocturnos, y en otros inesperados (sustituciones), por ello el trabajo femenino en estas categorías era visto socialmente como algo negativo, y quizás ampliamente disuasorio para muchas mujeres.

Tampoco aquí la Renfe fue pionera, puesto que si echamos un vistazo a los reglamentos y prácticas de compañías como MZA nos daremos cuenta de algo similar e incluso acentuado, puesto que como señalan Tomás Martínez y Esmeralda Ballesteros “el modelo de organización adoptado por la compañía MZA fue diseñado para ser integrado exclusivamente por hombres”<sup>61</sup>.

En cuanto a las culturas del trabajo<sup>62</sup>, los ferroviarios de Tracción y Movimiento valoran en tanto que trabajadores la formación y conocimientos teórico prácticos, adquiridos antes y durante su etapa laboral o preparatoria para el trabajo propiamente dicho. Asimismo la solidaridad, trabajo bien hecho, son algunos de los valores que incorporan a esa cultura del trabajo. Son en primer lugar miembros de una compañía peculiar, con características muy definidas, una de ellas la del componente familiar extenso. Son asimismo ferroviarios, es decir miembros de un colectivo determinado por una serie de trabajos definidos por la existencia del ferrocarril; y finalmente son parte de un oficio concreto con el que se sienten solidarios como individuos y como colectivo profesional. Todo esto habrá que completarlo con su componente de género, que como ya se ha señalado es básicamente viril, para comprender que viven su cotidianidad de forma específica y diferente a otros colectivos, incluso ferroviarios.

Esto se notará especialmente en determinados puestos, un sentido un tanto patrimonial, pero en cualquier caso paternalista del oficio y la categoría laboral, respecto a los subordinados y también ante el público usuario del ferrocarril.

---

<sup>61</sup> Martínez Varas, Tomás y Ballesteros Doncel, Esmeralda. Ob. Cit. (p. 13).

<sup>62</sup> Seguimos básicamente en esto los planteamientos de Pablo Palenzuela en “Las culturas de trabajo: una aproximación antropológica”. En *Sociología del trabajo*, nueva época, número 24, primavera de 1995, (pp 3-28).



*“...el Jefe (de Estación) tenía aquello como algo suyo, nosotros llegábamos chavalines, normalmente era una relación de padre va hijo, te trataba como a un hijo..., pero de ahí para arriba ya nada...”<sup>63</sup>.*

Las culturas de trabajo son realidades dinámicas y por tanto cambiantes, en el periodo estudiado de más de sesenta años es fácil suponer que se han modificado y prueba de ellos son los diferentes testimonios que hemos recogido señalando los cambios en ese aspecto.

Uno de los elementos fundamentales para entender las relaciones de los trabajadores con el trabajo es la existencia de una cultura del trabajo determinada y que viene condicionada por el ámbito familiar y empresarial.

Cultura del trabajo que se asienta en el convencimiento de participar en una empresa comunitaria que pasa de padres a hijos, y en la que también la formación facilitada por la Empresa es fundamental

Las estaciones eran desde siempre un espacio plural de vida cotidiana y de trabajo. Uno de los lugares más representativos, y no sólo arquitectónicamente, son las estaciones del ferrocarril, espacios de sociabilidad, de trabajo y de vida, de los ferroviarios, sus familias, y de los viajeros que las frecuentan. Algunas de ellas además se constituyeron en vivienda habitual de los Jefes de Estación y Factores y sus familiares.

*“Vivíamos en la estación, vivíamos en la parte de arriba, el Factor vivía en el otro lado del andén, allí vivía el Factor Fijo y el otro... de suplementario..., vivíamos un poco chungo, había un sueldo y nos arreglábamos, pero... y bajábamos a trabajar a la estación, aunque a mi padre no le gustaba mucho que estuviéramos por allí... . La casa era curiosa...”<sup>64</sup>.*

Lugares de vida y de trabajo peculiares donde los haya fueron los poblados ferroviarios<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> Testimonio de un Factor de Circulación que ingresa en Renfe 1980: JFF.

<sup>64</sup> Testimonio de un Maquinista que ingresa en Renfe en 1955: JIP.

<sup>65</sup> CUELLAR VILLAR, Domingo. JIMÉNEZ VEGA, Miguel. POLO MURIEL, Francisco (Coords.). *Historia de los poblados ferroviarios en España*. FFE. Madrid 2005.

## BIBLIOGRAFÍA

- BABIANO MORA, José. *Paternalismo industrial y disciplina fabril en España (1938-1958)*. Consejo Económico y Social, Madrid, 1998.
- BOUZA, Fermín (coord.). *Las culturas del Trabajo*. Catalogo. CCCB, y IEDB, 2000. Barcelona.
- BURAWOY, Michael. *El consentimiento en la producción. Los cambios en el proceso productivo en el capitalismo monopolista*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Col. Economía del Trabajo, n.º 31. Madrid 1989.
- CARASA, Pedro (coord.). *La ciudad y el tren. Talleres y ferroviarios en Valladolid (1856-1936)*.
- COMÍN COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. FFE, Madrid 1998.
- CUELLAR VILLAR, Domingo. JIMÉNEZ VEGA, Miguel. POLO MURIEL, Francisco (Coords.). *Historia de los poblados ferroviarios en España*. FFE. Madrid 2005.
- DE MINGO, José Antonio. “El conflicto individual en el franquismo” en *Clase obrera, conflicto laboral y representación sindical (evolución sociolaboral en Madrid. 1939-1991)*. A. SOTO. Coord. GPS. Madrid. 1994.
- DÍAZ SÁNCHEZ, Pilar. “El Trabajo en Renfe. Un análisis de género”, en *Sociología del Trabajo*. N.º 50. Invierno de 2004. pgs. 59-82.
- DÍAZ SÁNCHEZ, Pilar. DOMÍNGUEZ PRATS, Pilar. FOLGUERA CRESPO, Pilar. GAGO GONZÁLEZ, José María. *El mundo del trabajo en Renfe. Historia Oral de la Infraestructura*. 2003. FFE.
- MARTÍNEZ VARAS, Tomás y BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda. “El empleo ferroviario como una construcción masculina. El caso de la Compañía MZA, 11957-1936. Consejería de Educación y Cultura de la CAM, 1999.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel. *Historia y evolución del uniforme ferroviario*. FFE. Madrid 1993.
- PALENZUELA, Pablo. “Las culturas de trabajo: una aproximación antropológica”. En *Sociología del trabajo*, nueva época, número 24, primavera de 1995, (pp 3-28).
- PIQUERAS, José A. “El oficio ferroviario: especialización, solidaridad y política”. En Sanz Rozalen, Vicent y Piqueras Arenas, José Antonio (eds.): *En el nombre del oficio. El trabajador especializado: corporativismo, adaptación y protesta*, Madrid, Ed. Biblioteca Nueva, 2005.
- REGLAMENTO NACIONAL DEL TRABAJO EN RENFE. 1944. 1971.