

JAIRO FERNÁNDEZ\*

## IDENTIDADES FERROVIARIAS Y ESPÍRITU DE CUERPO EN ESPAÑA, 1940-1965

### 1. Introducción

Con *L'Identité au travail*, Renaud Sainsaulieu determinó ya en 1977<sup>1</sup> que la experiencia derivada de la vida en el interior de las organizaciones empresariales podía dar lugar a culturas independientes entre las distintas categorías profesionales que la formaban. Su perspectiva se centraba en cuatro tipos de estrategias identitarias: una primera de negociación, correspondiente a trabajadores y cuadros con amplias competencias, una gran autonomía y que ocupan una posición estratégica fuerte; otra orientada hacia la jubilación, propia de grupos con apenas cualificación, principalmente mujeres, y entre los que la prioridad se centra en el proyecto familiar; el universo de afinidades protagonizado por trabajadores cualificados que buscan alianzas para desarrollar una carrera profesional; y, finalmente, una dinámica de fusión típica de los obreros especializados cuya visión del Mundo del Trabajo se ciñe a su experiencia inmediata y que se refuerza a través de la unión y la uniformidad del grupo.

Poco tiempo después, en 1980, siguiendo esta línea interpretativa, George Ribeill esbozó un primer análisis de la comunidad ocupacional construida en torno a los ferrocarriles y lo hizo tomando en consideración su división en «clanes dotados de una cierta identidad, pero estrechamente delimitados por fronteras tanto horizontales (la jerarquía) como verticales (los oficios, los servicios, las residencias y hasta las regiones)»<sup>2</sup>. Esta percep-

---

Recibido: 10-XI-2017.

Versión final: 20-XI-2017.

\* Doctorando en Historia por la Universidad Jaume I de Castellón y Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Correo electrónico: nashar10000@gmail.com

<sup>1</sup> Sainsaulieu, R, *L'Identité au travail, Les effets culturels de l'organisation*, Paris, Presses de la FNSP, 1977.

<sup>2</sup> Ribeill, G, *Le personnel des compagnies de chemins de fer. Matériaux pour une contribution à la Sociologie historique des professions 1. Des origines à 1914*. Développement et aménagement, Paris 1980. p. 14.

ción, poco desarrollada posteriormente, ha resultado coincidente con la que inspiró el proyecto de investigación promovido por la Fundación Municipal de Cultura de Gijón y el Museo del Ferrocarril de Asturias entre 2005 y 2010. Dicha iniciativa se focalizó en la cultura del trabajo de los ferroviarios y los resultados obtenidos en materia de identidades se llegaron a presentar a modo de comunicación sin que fueran publicados<sup>3</sup>. Actualmente, sobre esta base y desde una perspectiva comparada, se está realizando una tesis doctoral en cotutela entre la Universidad de Castellón y París 1 Panthéon-Sorbonne, al calor de la cual se ha profundizado mucho más el trabajo original.

En todo caso, la perspectiva adoptada inicialmente y mantenida hoy en día no se limita a las propuestas de Sainsaulieu, puesto que se considera que para aprehender la dinámica identitarias de sectores industriales extensos y complejos es necesario tener en cuenta también una aproximación diacrónica a sus agencias particulares, junto a otros factores específicos como las condiciones estructurantes de los procesos de negocio, la naturaleza de cada uno de los procesos de trabajo, las interacciones entre estos últimos y los aspectos simbólicos que emergen en este contexto. Este es el caso concreto de las compañías ferroviarias, que desarrollaron un modelo de vertebración específico ampliamente documentado en las primeras décadas de la segunda mitad del siglo xx en los ferrocarriles españoles.

El inmenso universo laboral que conformaba este sector de actividad en esta etapa de madurez, con más de un centenar de categorías y decenas de recorridos laborales posibles<sup>4</sup>, no se vio reflejado plenamente en el despliegue identitario del que hizo gala esta comunidad ocupacional. Fueron muchos los trabajadores de todo rango y cualificación que no llegaron a encontrar un encaje grupal específico en las relaciones sociales que se desarrollaban o gestaban en el seno de estas organizaciones. Los receptores del pequeño material o los empleados de los negociados entre muchos otros operaron en un sentido estrictamente funcional sin dar ninguna otra señal de tener una vida colectiva propia. Y esto por no mencionar a algunas categorías excéntricas como la de farero, cuya incorporación fue el resultado del afán integrador del modelo burocrático de RENFE.

La verdadera eclosión de las identidades ferroviarias se produjo en torno al proceso central de negocio, o como se diría en el ámbito anglosajón de la teoría del Management: el Core Business Process. Las operaciones esenciales de conducción de los trenes, facturación de mercancías, atención a los viajeros, ordenamiento de la circulación y mantenimiento tanto de la vía como del material móvil ocuparon todo el escenario gracias a su posición estratégica, capaz, por otra parte, de concitar una respuesta singular por parte de las compañías. No se trataría de una construcción homogénea, sino que se vertebraría verticalmente a partir de criterios socialmente transversa-

---

<sup>3</sup> Fernández, J, *Modalidades de acceso, estrategias familiares, e identidades ferroviarias*, V Congreso de Historia Ferroviaria-Palma de Mallorca 2009, disponible en [[http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050313\\_Fernandez.pdf](http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050313_Fernandez.pdf)].

<sup>4</sup> Para conocer mejor la compleja vertebración de las compañías ferroviarias. Castillo, S, «El asociacionismo ferroviario y su génesis», *Estudios de Historia Social*, n.º 26-27, julio-diciembre 1983, pp. 207-255.

les como el nivel de cualificación, pero con una corrección importante derivada del peso simbólico alcanzado por cada una de estas funciones.

Particularmente significativo sería este fenómeno simbólico de estatus, ya que va a introducir otra línea de fractura siempre operante, que disociaba a quienes podían disputar con eficacia la especificidad ferroviaria de su rol de quienes trabajaban en la reparación de las máquinas y el material rodante. O lo que es lo mismo, a los que podían presentarse como elementos verdaderamente representativos del ferrocarril de quienes tenían un perfil distinto en tanto que metalúrgicos o carpinteros. Así, será habitual que se les discuta a los trabajadores de talleres su condición de ferroviarios, que parece reservada para quienes operan directamente en los procesos de trabajo más definitorios y que la mayoría de las veces ni siquiera aparecen en las narrativas relativas a los oficios ferroviarios.

En consecuencia, se observa el desarrollo de una jerarquía muy acusada en cuya cúspide estaban los trabajadores más cualificados, con funciones esenciales y específicamente ferroviarias, que eran difíciles de sustituir, aunaban los salarios más altos, y disfrutaban de un potencial simbólico sin parangón. A continuación, estaban quienes a pesar de su alta cualificación y buenos salarios tenían un perfil propio de otras industrias y por lo tanto eran más prescindibles y menos representativos para el conjunto del colectivo. Por fin, en último lugar estaban los trabajadores con baja capacitación y menores salarios, pero que a veces estaban lo suficientemente cerca del proceso nuclear como para disputar al menos un puesto simbólico.

## 2. Identidades ferroviarias

Dentro de este universo laboral fragmentado, en el punto más alto de la jerarquía identitaria se encontraban los maquinistas, categoría medular del servicio de Material Móvil-Tracción. Aunque contaban con homólogos funcionales en la marina y en la industria ocupaban un papel central y estratégico singular en el proceso de trabajo de su industria de referencia; al igual que sucedía con los picadores en la minería del carbón, o con los pudeladores en la siderurgia. De hecho, eran ellos quienes se encargaban del arrastre de los trenes; a la sazón la tarea esencial, el gesto básico del transporte. Es más, andando el tiempo sus conocimientos únicos derivados de la experiencia en la conducción de un material a menudo envejecido y de comportamiento irregular se tornarían imprescindibles para el mantenimiento del servicio y los harían prácticamente insustituibles.

En consecuencia, los maquinistas disfrutaron de las remuneraciones más altas por debajo de los puestos de mando y dirección y no solo a causa de sus salarios base, que eran de por sí elevados, sino también gracias a todo un sistema de incentivos constituido por primas variables en función del gasto de combustible y aceite, del kilometraje recorrido y de la puntualidad demostrada<sup>5</sup>. Este sistema que tuvo su origen en el salario por piezas

<sup>5</sup> Estas primas seguían vigentes a comienzos de los años 60. Ver el *Reglamento de Régimen Interior de la RENFE*, Madrid, Asociación General de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España, 1962.

y que fue aplicado por primera vez en los años 40 del siglo XIX en la London & North Western<sup>6</sup> favorecía a las compañías al menos por dos motivos. Obviamente encerraba en sí mismo un beneficio económico importante, pues, una reducción en el consumo de carbón o de lubricante disminuía los costes directos de explotación, un mayor número de kilómetros circulados permitía cumplir más servicios sin incrementar la plantilla, lo que rentabilizaba al máximo la mano de obra disponible y el cumplimiento de los horarios permitía evitar distorsiones y retrasos en el tráfico lo que optimizaba las operaciones logísticas, mejorando la regularidad del servicio. Al mismo tiempo permitiría disciplinar al personal que tendería a asumir estos objetivos como propios y a asociarlos con unos ingresos muy por encima de la media de los de sus compañeros ferroviarios.

Dicha posición privilegiada se veía reforzada también por una serie de factores fundamentalmente simbólicos. La locomotora se convirtió muy pronto en icono de la modernidad y del progreso, gracias a la drástica ruptura técnica que supuso la implantación del vapor. De hecho, su visibilidad general a medida que se extendían las redes ferroviarias por todas partes le permitió destacar tanto sobre las nuevas industrias territorialmente localizadas como sobre las aplicaciones navales solo visibles en las grandes zonas portuarias. Esta elevada y singular carga de futuro facilitó, por un lado, su apropiación por parte del movimiento obrero y su conversión en un significativo político que encarnaría el cambio imparable en momentos de agitación revolucionaria o en la coyuntura de un conflicto armado<sup>7</sup>. Por otro, terminaría por hacer de los maquinistas un grupo profesional con una repercusión pública muy superior a la del resto de los trabajadores del sector. El interés que despertaban sería confirmado en *Ferrovianos*, la revista de empresa de RENFE con afirmaciones difícilmente cuestionables: «Es evidente que el trabajo del maquinista [...] es de los que más se ven»<sup>8</sup>; pero también lo destacarían muchos testimonios como el del conductor José Fernández del Valle quien insiste una vez más y de forma mimética en que es a los maquinistas a quienes «más se ve»<sup>9</sup>. La literalidad en la repetición de estas percepciones define sin duda un motivo cultural estándar en pleno vigor a comienzos de la segunda mitad del siglo XX.

Junto a estas apreciaciones generales y asociados a la máquina se desarrollarían otros significados de género, más particulares, que dotarían a la profesión de un plus de virilidad y llegarían incluso a permear las narrativas más altamente politizadas. De hecho, la locomotora era un aparato costoso y, sobre todo, lleno de connotaciones de fuerza y potencia, aspectos ambos muy apreciados dentro del sistema de valores masculino. Un ejemplo paradigmático de esta percepción nos lo proporciona el escritor

<sup>6</sup> Kingsford, P, *Victorian railwaymen. The emergence and Growth of Railway Labour 1830-1870*, London, Frank Cass, 1970, pp. 13-35 y 88-121.

<sup>7</sup> De este modo, se utilizó de forma continuada en la guerra civil española, a menudo, siendo reproducida en marcha, a toda velocidad y en violentos escorzos que acentúan la sensación de movimiento.

<sup>8</sup> En *Ferrovianos*, n.º 51, septiembre 1945, p. 15.

<sup>9</sup> Entrevista con José Fernández del Valle-Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

soviético Vasili Grossman en su novela de 1952 *Por una causa justa*. Iván Pávlovich, uno de los personajes de esta epopeya bélica ambientada en la Segunda Guerra Mundial, queda embelesado ante la contemplación de una máquina de carga. En tal estado, este «trabajador nato» no solo la desea para sí, sino que no duda tampoco en compararla con uno de los héroes legendarios de Rusia, famoso por su fortaleza sobrehumana, ni en ponerla al frente del esfuerzo de guerra «—No estaría mal trabajar un tiempo en un Iliá Múromets como aquel,— pensó y por un instante se imaginó un tren enorme cargado con cañones, carros de combate y municiones... conduciría el convoy a setenta kilómetros por hora, y la lluvia azotaría el parabrisas de la locomotora, que rompería el aire y haría temblar a su paso la ancha estepa en medio de la noche...»<sup>10</sup>.

La culminación de esta trayectoria fue la conversión del maquinista en héroe<sup>11</sup>. La locomotora era veloz, ruidosa, y en definitiva, aterradora para un mundo que no había conocido hasta entonces nada más que la tracción de sangre o el empleo de la vela; su manejo era indudablemente peligroso tanto para quién lo acometía, como para sus compañeros de trabajo y para los pasajeros, sobre todo si tenemos en cuenta que apenas existían mecanismos de seguridad fiables y que todo dependía al final del factor humano; es decir, de la pericia y del sentido de la responsabilidad del propio maquinista.

Es fácil encontrar esa imagen, por ejemplo, en las páginas de *Ferrovianos* en el artículo «El maquinista, héroe. El choque ferroviario de Port d'Atelier». En este caso se hace referencia al comportamiento del conductor del expreso de Metz durante la catástrofe ferroviaria del 20 de febrero de 1949 que costó la vida a 41 personas. Este ferroviario, tras el choque del tren y «con el cráneo fracturado recorrió medio kilómetro para llegar al paso a nivel más próximo y avisar angustiosamente del peligro» de tal modo que se pudiera detener toda circulación por la vía. Su actuación le mereció a M. Bernard una citación en el orden del día en Francia, pero no se consideró como algo anormal, puesto que: «El maquinista, cerebro y corazón del tren [...] es, además de un trabajador formidable, un bravo capitán de su tropa de coches y vagones; un centinela del camino, de la niebla, de la noche y de sí mismo. Y así, nada tiene de extraño que [...] con la cabeza rota se atreva a pensar en sus semejantes. ¡Cuántas veces se parte el corazón por sentir demasiado en alardes de responsabilidad y de hombría!»<sup>12</sup>.

Del arraigo y la duración de esta perspectiva de connotaciones a menudo militares da testimonio Luis Zurdo Olivares en su autobiografía *20 años de vida ferroviaria y 16 después*, publicada en 1911. En esta obra se establecen vínculos claros tanto con el valor marcial del ejército o el del salvamen-

<sup>10</sup> Grossman, V, *Por una causa justa*, Barcelona, Galaxia Gutemberg/Círculo de Lectores, 2011, p. 735.

<sup>11</sup> En Francia, fueron ellos mismos quienes acabaron por reivindicar ese papel. Caron, F, «Essai d'analyse historique d'une psychologie du travail. Les mécaniciens et chauffeurs du réseau du Nord», *Le Mouvement Social*, n.º 50, Janvier Mars, 1965, p. 1.

<sup>12</sup> *Ferrovianos*, n.º 92, febrero 1949, p. 15.

to civil como con la propia tradición heroica clásica y se llega incluso a negar a estos trabajadores su condición de simples obreros; y ello a pesar de que Zurdo Olivares fue presidente de un sindicato de clase como era la UGT entre 1896 y 1899:

Todos los heroísmos clásicos se pagan de un poco de gloria. El que toma un fuerte a la bayoneta, con treinta hombres bajo una lluvia de balas, se le señala en la orden del día. El que extrae de las aguas de un río, del mar o por inundaciones un naufrago, se le condecora. Igualmente recibe su justa recompensa el que procede al salvamento de vidas en un incendio. El maquinista salva cada día trescientas vidas por su pericia y por su valor y su sangre fría contra todos los elementos desatados.

Remontados por abstracción a una edad remota, menos bárbara que la nuestra, a estos héroes los hubiera divinizado o cuando menos elevado al rango que tienen merecido.

¡Obrero el capitán de este cargamento de almas!

¿Obrero un maquinista de un tren que conduce un tren repleto de seres?

¿Obrero de qué obra? O como Hércules de los doce trabajos<sup>13</sup>.

Todos estos rasgos apuntalaron una identidad fuerte y orgullosa de elite obrera, que los posicionaba frente al resto de trabajadores del sector. No es de extrañar por tanto que fuera habitual un cierto sentimiento de superioridad sobre el resto de las categorías presentes en el Mundo del Trabajo de los ferroviarios. De hecho, dentro del proceso de selección de informantes inherente al diseño de la investigación se comprobó la inexistencia de lazos sólidos entre los maquinistas y el resto de los ferroviarios hasta el punto de no poder acreditarse relación alguna más allá del ámbito laboral. Las amistades al igual que en otros entornos profesionales se forjaban entre iguales y nadie alcanzaba la posición de quien conducía una locomotora.

A partir de esta posición preeminente se desarrolló en España una tendencia incipiente al corporativismo. De hecho, los primeros conflictos ferroviarios de España se dieron entre los maquinistas de la Compañía de Norte en 1872 y se vieron acompañados de un primer intento de crear una Federación específica al año siguiente<sup>14</sup>. La tentativa de asociación se repitió en 1893 con la creación de la Sociedad de Maquinistas y Fogoneros de Ferrocarriles «La Esperanza», que intentó dar pie a una confederación, pero que fracasó en gran medida debido a la represión patronal y a las disensiones internas<sup>15</sup>. Esta tendencia disociativa se mantuvo también a lo largo de la década de 1910 como se pudo comprobar con su renuencia a participar en las huelgas ferroviarias que fueron habituales durante ese periodo. Es más, únicamente intervinieron de forma significativa en la huelga de Norte de 1916 y en la de 1917. Pero incluso entonces participaron solo como un

<sup>13</sup> Zurdo Olivares, L, *Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis después*, Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía, 1911, pp. 649-650.

<sup>14</sup> Archive de la Préfecture de Police de Paris, Cajas BA 413, BA 415.

<sup>15</sup> Zurdo Olivares, L, *Veinte años...*, *opus cit.*, pp. 429-493. Castillo, S, «Orígenes del sindicalismo ferroviario», *Historia* 16, n.º 65, año 1981, pp. 25-36.

colectivo independiente no integrado en el principal organismo sindical de la época, la Federación Nacional de Ferroviarios<sup>16</sup>.

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

A estas funciones específicas de la industria ferroviaria correspondía una alta cualificación. Ya en los primeros pasos de su carrera, que solía comenzar por las tareas exclusivamente mercantiles, además de saber leer y conocer las matemáticas elementales, los empleados debían de ser capaces de desenvolverse con los procedimientos burocráticos. Una vez recibido el nombramiento de factor de circulación, las responsabilidades se desplazaban hacia la verificación y el control de la marcha de los trenes que debía realizarse de acuerdo a un programa preestablecido. Entonces las habilidades de naturaleza logística, desarrolladas en ocasiones más allá de la regulación reglamentaria, resultaban fundamentales. Si llegaban a jefe de estación, controlaban todas las operaciones que se realizaban en su puesto, donde ostentaban el mando de los trenes mientras estaban detenidos y eran los responsables últimos a la hora de permitir su salida. En fin, los pocos que alcanzaron puestos de inspección se dedicaron a fiscalizar el funcionamiento del conjunto del servicio en un área determinada, pero a esas alturas ya se habían convertido en cuadros más que en empleados.

Para comprender las complejidades técnicas a las que se enfrentaban estos trabajadores basten dos ejemplos paradigmáticos. El primero nos remite a la primera fase de su carrera cuando se encargaban de la expedición y la recepción de las mercancías y equipajes. Estas tareas particularmente estresantes cuando el tráfico era muy denso se tornaban aún más difíciles para los factores de transmisiones destinados en los empalmes entre dos compañías. A ellos le tocaba manejar dos juegos diferentes de tarifas y calcular el monto de las mismas en función del kilometraje que se iba a recorrer en cada una de las redes; todo ello, por supuesto, sin alterar el horario previsto de los trenes. El segundo ejemplo se refiere a su fase de madurez profesional como responsables de la circulación. Uno de los mayores retos a los que se enfrentaban entonces era la gestión de las estaciones de clasificación a donde se dirigían los vagones para ser agrupados según destinos, plazos de entrega y velocidades de porte. Tal es el caso en Asturias de las estaciones de Norte situadas en Lugo de Llanera y Soto del Rey y especialmente de esta última en la que podían acumularse hasta 200

---

<sup>16</sup> Burgaleta, Vicente, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Madrid, n.º 3.215, 16-4-1919, p. 181.

vagones a los que había que dar salida con celeridad para evitar que el tráfico se ralentizara<sup>17</sup>.

Sin embargo, ni la alta posición relativa de estos trabajadores ni su pericia técnica, se vieron reflejadas en ninguna de las variables que habrían debido de condicionar su grado de satisfacción real. No obtuvieron la valoración inmediata que recabaron los maquinistas, ni recibieron la atención de estos, ni disfrutaron de sueldos equivalentes, ni tampoco llegaron a tener una posición simbólica semejante. Tales circunstancias se vieron, además, particularmente agravadas por su carácter de empleados, de trabajadores de cuello blanco, de acuerdo a los principios clásicos descritos ya por Emil Lederer en la segunda década del siglo xx. Así, su actividad netamente «intelectual», sus ansias de prestigio y de distinción o el desarrollo de pautas de aprendizaje más propias de la alta cultura contribuirían a materializar una tensión permanente entre rasgos más propios de las clases medias y una posición ineludiblemente secundaria frente al perfil estrictamente obrero del maquinista. Es fácil distinguir, por ejemplo, el contraste entre el alto nivel cultural de algunos de ellos como José Ibáñez Fernández autor del libro *La Tragedia de un empleo* y que era capaz de citar a Stefan Zweig, Miguel de Unamuno o San Vicente Ferrer<sup>18</sup> y unos ingresos relativos menores, de esos que como bien sabía Kracauer hacían quejarse amargamente a los empleados alemanes de la República de Weimar<sup>19</sup>.

Por si esto fuera poco, estos empleados del servicio de Movimiento-Explotación, desperdigados como estaban por la línea, adolecían muy a menudo de una fuerte sensación de soledad ampliamente contrastada, tal y como se reflejaría en las páginas de *Ferrovianos* en una de las muchas contribuciones literarias amateurs que plagaban la revista de empresa de RENFE. El escenario de la acción sería «una de esas estaciones pequeñas, perdidas en los campos de España, lejos de todo lugar habitado», mientras que el rol principal recaía en un factor con funciones de mando que «echaba a volar las hojas de su calendario en el ambiente monótono de su diario vivir». Este empleado prácticamente abandonado cometería un error durante la gestión de un cruzamiento entre el «correo» y el tren «pescadero», falta que daría lugar a un accidente de proporciones catastróficas y al suicidio del responsable<sup>20</sup>.

No cabe duda de que nuestro desconocido escritor aficionado utilizó el relato a modo de escenario dentro del cual potenciar un valor estrictamente laboral reivindicando la importancia de las funciones asociadas a los trabajadores de Explotación; pero esta demanda no giraba únicamente en torno a la visibilidad de estos empleados, sino que expresaba una exigencia de apoyo directo. Esta preocupación quedó particularmente bien descrita en la obra del ya mencionado José Ibáñez Fernández en la que se recoge la

<sup>17</sup> Entrevista con Guillermo Robles-Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

<sup>18</sup> Ibáñez Fernández, José, *La Tragedia de un empleo. Ensayo Ferroviario*, Marsiega S.A., Madrid, 1954.

<sup>19</sup> Kracauer, S, *Los empleados*, Barcelona, Gedisa, Dimensión Clásica, Teoría Social, 2008, p. 198.

<sup>20</sup> Anónimo, «Va de Cuento», *Ferrovianos*, n.º 59, mayo, 1946, pp. 5-6.



siguiente sentencia: «Es la tragedia de este empleo; la tragedia del que tiene que resolver lo que muchas veces no está al alcance de sus posibilidades y de sus deseos, y tiene que resolver en el momento, en la soledad de sus conocimientos, sin poder consultar con alguien que le instruya y sin disponer de elementos precisos para actuar con rapidez y acierto»<sup>21</sup>.

La sombría sensación de abandono, que caracterizaba este tipo de manifestaciones, asociada casi siempre a las altas responsabilidades de la profesión, culminaron en una exigencia sin límites de reconocimiento. Se trataba sin duda de un mecanismo de compensación que permitiera equilibrar las desventajas comparadas de los factores con el personal de tracción mediante el elogio de su buen hacer y la aceptación pública de su importancia. Y no cabe discutir la buena recepción que este tipo de aproximaciones tuvieron entre los empleados del servicio de explotación. Baste citar una vez más a Jesús Ibáñez Fernández para entender el tipo de emociones que se suscitaban: «El interesado no olvidará nunca que fue felicitado por el jefe supremo de la empresa o por uno de los que ejercen cargo superior. Llegará a su hogar radiante de alegría y satisfacción, contará a los suyos la distinción de que fue objeto, repitiendo las palabras pronunciadas, que sonarán a todos como una melodía nacida de la paz del momento y al felicitarle los compañeros, se encontrará más grande, más necesario, porque el estímulo que inundó todo su ser, forjó al hombre leal a su trabajo para toda su carrera profesional»<sup>22</sup>.

Ante la posibilidad de establecer unos vínculos tan fuertes, se dieron algunos intentos incipientes de reflejar de forma especular el tipo de autopercepción que se imponía entre los factores. Disponemos de algunos testimonios provenientes de los mandos y directivos que lo atestiguan. Tal es el caso de Manuel D. Fernández, Secretario del Servicio de Movimiento con funciones de Inspector de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, quien en 1929 se referiría a ellos como: «este personal de la explotación (o Movimiento), cuyas funciones son tan importantes que para ser un empleado completo ha de poseer extensos conocimientos, y una pericia a prueba»<sup>23</sup>.

Muy pronto, estas tentativas evolucionaron hasta focalizarse casi en exclusiva en los responsables de la circulación. Estos se habían convertido en el ejemplo más utilizado por los defensores del colectivo ya que asumían la responsabilidad de la fluidez del tráfico y el riesgo de accidente que pudiera producir un error en su ordenamiento. De hecho, no es casual que el pequeño relato aparecido en *Ferrovianos* y citado anteriormente se centrara en uno de ellos y terminara en un accidente particularmente luctuoso: la gravedad de la amenaza debía de ser, como en los maquinistas, directamente proporcional a la importancia atribuida al trabajo. Por supuesto, tampoco faltaron voces que desde la patronal se hicieran eco de esta demanda. Se pueden encontrar consideraciones genéricas y puntuales como la publicada en *Ferrovianos* en septiembre de 1950 en la que se hace referencia «a su delicada misión que el ferrocarril reconoce como la de mayor

<sup>21</sup> Ibáñez Fernández, José, *La Tragedia...*, *opus cit.*

<sup>22</sup> Ibáñez Fernández, J, *La Tragedia...*, *opus cit.*, p. 147.

<sup>23</sup> D. Fernández, Manuel, *Ética y Economía Ferroviarias*, Madrid, 1929, p.100.

trascendencia»<sup>24</sup>, junto a declaraciones explícitas de las más altas instancias como las realizadas por el presidente del Consejo de Administración de la RENFE, el Sr. Conde de Guadalhorce, para quien «La circulación de trenes –vida del ferrocarril– tiene el carácter de un deber sagrado, porque en ellos van la vida de nuestros semejantes o la riqueza del país»<sup>25</sup>.

Sin embargo, habría que esperar hasta la implantación de la Escuela de Relaciones Humanas, a partir de la segunda mitad de los años cincuenta, para que esta perspectiva eclosionara y alcanzará un desarrollo coherente. Este modelo de gestión del trabajo postulado por el psicólogo social australiano George Elton Mayo se basaba en el cuidado de los grupos naturales y de las relaciones sociales que se formaban en el trabajo, así como en el establecimiento de formas de comunicación bidireccionales entre los trabajadores y la dirección de la empresa. Los encargados de implementarlo formarían una elite de jefes accesibles y cercanos, capaces de hacer posible un liderazgo cohesivo.

El principal teórico de esta corriente en España sería el economista Roberto Cuñat que dirigió el Seminario de «Relaciones Humanas» en la Facultad de Ciencias Económicas de Madrid, se convirtió en Secretario del Consejo Directivo de la Asociación para el progreso de la Dirección; y también publicó en 1955 la que sería la síntesis de referencia para el conjunto del territorio del Estado: *Productividad y Mando de Hombres en la Empresa Española*. A partir de ahí, su difusión dentro del ámbito ferroviario fue muy rápida y estuvo apadrinada por Carlos Roa Rico ya durante su fase como director en el Ferrocarril de Langreo, pero sobre todo cuando pasó a dirigir RENFE entre 1962 y 1967.

Con todo, los resultados fueron limitados en gran medida debido a la incorrecta aplicación de la nueva técnica de gestión. Lo cierto es que, pese a todo el ruido que se produjo, se incumplieron los requisitos previos en cuanto a financiación y organización se refiere; al menos tal y como se recoge en una ponencia de Alejandro Buznego para Mina La Camocha. En este texto, se afirma que las relaciones humanas «son el medio más eficaz para aumentar la productividad, saturados los recursos en cuanto a mayores inversiones de capital y racionalización industrial»<sup>26</sup>. Esto se debió en parte a que su buena recepción se vio condicionada por motivos ajenos a las consideraciones económicas. En este sentido es necesario reseñar aquí su afinidad con los principios del catolicismo social, lo cual no es extraño conociendo la naturaleza cristiana del pensamiento de Elton Mayo. Dicho cuerpo de doctrina amparaba por aquel entonces la reacción de un importante sector de la patronal, tanto en cuanto a la violencia clasista de la guerra, como en lo relativo a las prácticas de gestión más humillantes de la época de la autarquía. Para muchos de sus miembros la dulcificación del trato que implicaban las relaciones humanas era en sí misma un regalo del

<sup>24</sup> *Ferrovianos*, n.º 110 y 111, agosto-septiembre 1950, p. 13.

<sup>25</sup> *Ferrovianos*, n.º 79, enero 1948, p. 8.

<sup>26</sup> Buznego García, Álvaro «Ponencia sobre un estudio sucinto relativo a la incorporación humana del trabajo a la vida de la empresa», julio 1957. Archivo del Museo del Ferrocarril de Asturias, Fondo Mina la Camocha, Caja 1510.

cielo. Pero esta despreocupación por las condiciones de aplicación se vio también condicionada por un sesgo típico de la cultura empresarial española de la época que se materializó de forma simultánea, por ejemplo, en el Ferrocarril de Carreño<sup>27</sup>; esto es por la percepción de la escuela de Mayo como una oportunidad para incrementar la disciplina y la entrega de los trabajadores sin mejorar los equipamientos ni aumentar los costes fijos, incluidos por supuesto los salariales. Este último aspecto resultó determinante en el fracaso de la gestión de Carlos Roa en la Dirección de RENFE. La condicionalidad que acompañaba a los créditos del Banco Mundial con los que se financió el Plan Decenal de Modernización, en vigor desde 1964, impediría durante años un incremento significativo de las retribuciones. El resultado sería el estallido en 1967 de un conflicto que casi provoca la primera huelga general ferroviaria desde 1917.

Asignados igualmente al servicio de Movimiento-Explotación estaban los interventores en ruta cargo igualmente exclusivo de los ferrocarriles. La tarea de estos agentes consistía en vigilar que los pasajeros de los trenes cumplieran estrictamente las obligaciones económicas contraídas con las compañías en tanto que usuarios de un servicio comercial. Eran ellos quienes cobraban los billetes a los viajeros que subían en las estaciones o apeaderos de servicio limitado que no expedían estos títulos; quienes llevaban a cabo las percepciones por los perros o bultos sin facturar, por el exceso de peso de los equipajes, por los paquetes u objetos transportados como tales sin serlo o por el transporte fraudulento de metálico y valores; eran ellos también, en fin, quienes recaudaban los suplementos o billetes complementarios a aquellos que deseaban prolongar su viaje, obtener una cama, cambiar de clase e incluso quienes se aseguraban de retener el importe de cualquier daño causado al material.

Para promover su celo profesional se les pagaba una prima que consistía en un porcentaje fijo sobre el total recaudado. En la RENFE, el monto de esta comisión llegó a ser del 20 por 100, «distribuida de la siguiente forma: un 12 por 100 para el agente que efectuó el cobro y el 8 por 100 restante» para «un fondo común que se repartirá a partes iguales, entre todos los interventores que hayan prestado servicio en el mes de que se trate»<sup>28</sup>. Este complemento salarial, que alcanzó plenamente los objetivos para los que había sido impuesto, los convirtió en una de las categorías mejor retribuidas, pero también en la más odiada de todo el colectivo ferroviario. Dicho rechazo se manifestó, por supuesto entre los pasajeros tal y como se manifiesta en las fuentes consultadas: «de todos los agentes ferroviarios, cuya función principal es el trato directo con el público, ninguno con menos simpatías entre este que el interventor en ruta. Hay que decirlo así: con toda claridad. Y es añejo ese odio al revisor. ¿Por qué? Sencillamente por su labor de fiscalización»<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> Fernández Fernández, Jairo y Vila Álvarez Nuria, «Gestión del trabajo y relaciones laborales en el Ferrocarril de Carreño 1955-1974: *relaciones humanas* y contratación de mujeres para administrar la pobreza», Comunicación presentada al VI Congreso para la Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España, 12-15 de junio de 2013. TICCIH España.

<sup>28</sup> *Reglamento de Régimen Interior ...*, opus cit.

<sup>29</sup> *Ferrovianos*, n.º 82, abril 1948. p. 16.

Pero tal animadversión se extendió igualmente a sus compañeros de trabajo, llegándose a veces al ataque directo en medios tan poco apropiados como la revista *Ferrovianos*. Desataca a este respecto el relato de Francisco Moreno Guerrero titulado *Desventuras de Leónides Tajahuerce*. En esta colaboración se introducía la trayectoria de un presunto interventor en ruta al que se describía «tan desgraciado como su nombre de pila y casi tan desafortunado como su apellido». De él se afirmaba con fino sarcasmo que su mayor deseo había sido convertirse en «torero retirado» y que como no lo había conseguido «se asqueó con la sociedad y ya no pensó en otra cosa que en hacerle daño... Así es que decidió orientar su vida de la mejor manera de dar tormento a los mortales. Y hubo que decidir la manera práctica de realizarlo a la perfección, lo cual no es nada fácil, si se tiene en cuenta los múltiples medios de que disponemos para fastidiar al prójimo»<sup>30</sup>. Evidentemente la forma que encontró de conseguirlo fue la de convertirse en interventor en ruta. La polémica suscitada por esta pequeña fábula fue tan grande que su autor se vio obligado a desmentir lo obvio en esa misma publicación poco después: «ciertas respetables personas, han creído ver una crítica contra la honorable categoría de Interventores en Ruta y creo mi deber dirigirme a usted para que quede bien claro que, en ningún momento traté de herir u ofender a mis compañeros»<sup>31</sup>.

El motivo por el que el resto de los ferroviarios sentían esa empatía hacia las víctimas del revisor era que ellos también sufrían su diligencia en el trabajo. Aunque como trabajadores del ferrocarril alcanzaron el derecho a viajar gratuitamente, tenían que pasar por ventanilla con la acreditación correspondiente para obtener un billete reglamentario. Cuando no lo hacían o no lo podían hacer, los interventores en ruta los trataban del mismo modo que a cualquier otro viajero a pesar de que pudieran justificar su condición de ferroviarios. Tal comportamiento se interpretó como una falta de solidaridad con el colectivo profesional al que pertenecían y el resentimiento se convirtió en la norma habitual del trato que se les dispensaba. Un ejemplo de hasta donde se llegó lo proporciona Víctor Junquera Prendes, motorista del Ferrocarril de Carreño quien a los pocos días de abandonar esta compañía tuvo un incidente con un interventor en ruta junto al que había trabajado durante años. Aunque ya no pertenecía al ferrocarril, este trabajador había luchado desde posiciones cercanas a la HOAC por mejorar la situación de la plantilla e interpretó la actitud de su antiguo compañero como una falta de agradecimiento:

Entre los interventores siempre hubo otra cosa, era un trabajo más ingrato digamos. De hecho, yo, cuando dejé el Carreño, que lo dejé por lo que lo dejé y me costó lo que me costó y fui enlace sindical y me mojé y me jugué el puesto por defender a los obreros el primer día que subía al tren en Trasona. Había un Jefe de Estación, llego yo, pedí billete y dice hala, hala, sube, sube, no haz falta, sube y cuando subí el interventor que vino me cobró el doble. Fíjate tú. Anduve de conductor con él que sé yo, de hecho, tengo una fotografía en casa con él.

<sup>30</sup> *Ferrovianos*, n.º 155, agosto-septiembre 1954, p. 31.

<sup>31</sup> *Ferrovianos*, n.º 159, enero 1955, p. 22.

Digo yo: oye cómo haces eso. Dice: oye si no es que igual me castigan a mí. Después de dar yo mi pecho por ellos por mis compañeros<sup>32</sup>.

Bien remunerados pero poco queridos, los interventores en ruta carecían de la fuerza simbólica de los maquinistas conformando asimismo un grupo cerrado, no obstante con menos relaciones todavía que estos entre el resto de los obreros del carril. Además, tampoco disfrutaban de la posibilidad de desarrollar una carrera profesional como los factores, lo que les osificaría en esta posición sin salida.

El siguiente grupo de esta escala sería el formado por los trabajadores de talleres que, a pesar de su alta cualificación media y de percibir un buen salario relativo, ejercían oficios como el de tornero, calderero o ajustador más propios de otro tipo compañías industriales. Por ello, a menudo, se les negó su condición de ferroviarios, teniendo que recurrir para alcanzarla a estrategias de naturaleza asociativa como la argumentación de su pertenencia a las mismas dinastías familiares que el resto de los agentes de las compañías. Un ejemplo de la fuerza de la afección que se estableció por esa vía lo representa el ajustador de los Talleres Generales del Clot de RENFE, Ramón Gatell, en una contribución escrita con motivo de la celebración del centenario del ferrocarril en España: «Corre por mis venas sangre ferroviaria. Mi abuelo paterno, de oficio carpintero, fue el encargado de la construcción de los andamios para la construcción del túnel de Olesa cuando la línea de Barcelona a Manresa. Mi abuelo materno fue uno de los primeros ajustadores de dichos talleres; mi padre calderero de los Talleres Generales de Olot, y yo llevo cerca de treinta y ocho años de servicio en dichos talleres»<sup>33</sup>.

En todo caso, es imposible obviar la imprecisión evidente de su identidad híbrida. Tal y como afirma Christian Chevandier en su estudio sobre los trabajadores de los talleres de Oullins pertenecientes a la Compañía de los Caminos de Hierro de París a Lyon y al Mediterráneo «se definen como ferroviarios, aunque parecen metalúrgicos»<sup>34</sup>. Es más, ellos mismos fueron conscientes de las implicaciones de esta realidad y de las ventajas que les confería a la hora de pivotar entre distintos mercados de trabajo; de ahí, en parte, el protagonismo que adquirieron en el conflicto de RENFE de 1967 mencionado con anterioridad. De hecho, parece evidente que su capacidad para encontrar trabajo en otro sector de actividad constituyó uno de los factores que explican su osadía a la hora de protagonizar las movilizaciones; pero la investigación sigue en curso y aún no está cerrada.

En fin, los últimos, por debajo de todos los demás eran los peones de la brigada de Vía y Obras. Estos obreros se ocupaban de las labores de mantenimiento de la vía y de las obras de fábrica situadas en el tramo correspondiente al cantón que les había sido asignado. Su falta de cualificación se reflejaba en sus bajos salarios y los privaba de la estima y el respe-

<sup>32</sup> Entrevista con Víctor Junquera Prendes-Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

<sup>33</sup> *Ferrovianos*, n.º 82, abril 1948, p. 8.

<sup>34</sup> Chevandier, C, *Chemins en usine. Les ouvriers des Ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*, Presses Universitaires de Lyon, 199, p. 5.

to que se tenía por los trabajadores más capacitados. Sobre esta última cuestión no cabe ninguna duda; ellos mismos prefieren no hablar de las relaciones con sus compañeros puesto que constituyen aún hoy en día un recuerdo doloroso<sup>35</sup>.

Afortunadamente, otros ferroviarios conscientes del problema y sin una implicación personal directa han sido más explícitos. El más destacado de todos es sin duda Alfonso Calvo Pañeda que dejó un testimonio muy gráfico del trato despectivo que recibían del resto de sus compañeros: «La mentalidad era que el que estaba en Vías y Obras era una mula de carga al que había que da-y palos y trabajaba a base de palos. Era el algodón de la estación<sup>36</sup>. Era humillante como se trataba a la gente de Vías y Obras». El ejemplo que puso para ilustrar esta sentencia fue igualmente significativo. Se refería, por un lado, a las prácticas discriminatorias que sufrían cuando tenían que salir a ocuparse de uno de los descarrilos ya mencionados: «la gente yendo a comer a un restaurante y ellos llevando-yos un bocadillo y una botella de vino, ¡pa seis! Un bocadillo de lo más barato, cuando otra gente iba a comer al restaurante; otras categorías» Por otro, hacía hincapié en la segregación que se les aplicaba a la hora de volver a la residencia una vez acabada la jornada de trabajo: «pa subir en el coche veníen llenos de barro, sucios y ¡al furgón! ¡metelos al furgón! si había sitio, y si no había furgón que esperasen el siguiente. ¡Qué vais a subir si venís llenos de barro!»<sup>37</sup>.

A la luz de las informaciones proporcionadas por este y otros testigos, se hace fácil entender la designación estándar como esclavos que se da a este colectivo en la narrativa ferroviaria española; al igual que sucede con el apelativo de «serfs» en Francia. Aunque la propaganda oficial de las compañías realzara por su parte su capacidad de «sacrificio» como un valor, no se pueden cuestionar ni la posición subordinada que ocuparon hasta la misma extinción del servicio al que pertenecían ni la identidad doliente que conformaron.

### 3. *Espíritu de cuerpo*

Resulta evidente la incidencia de estas experiencias tan dispares en las relaciones que se establecieron entre los ámbitos identitarios inherentes a las compañías ferroviarias. Existía una trabada competencia por la encarnación del ideal de ferroviario que preocupaba y mucho a la dirección de las compañías. En estos casos, el eje argumental solía girar en torno a la relevancia del papel que cada uno desempeñaba en el servicio, tal y como se puede observar en el editorial de abril de 1947 de la revista *Ferrovianos*:

<sup>35</sup> Entrevista con David González Sánchez, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

<sup>36</sup> El Cotón era un conjunto de hilos y fragmentos de tela utilizado por los ferroviarios para empapar la grasa y tocar las partes de metal calientes de la máquina.

<sup>37</sup> Entrevista con Alfonso Calvo Pañeda, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

Hay entre los ferroviarios, o por mejor decir, entre las diversas categorías de ellos, una cierta rivalidad para dar importancia al trabajo propio de cada uno. En algunos casos esto llega a constituir casi un puntillo de honor y se encuentra un ejemplo rápidamente, puede decirse que en cada comisión o informe colectivo en que intervienen agentes de diferentes Divisiones. El de Vía y Obras piensa que si él no existiese, los trenes no podrían ir, ni sostenerse velocidades; el personal de máquinas opina que si ellos no llevasen los trenes para nada serviría la vía; el de explotación piensa también, con razón, que sin su organización del movimiento de trenes y de las estaciones, el ferrocarril no sería nada<sup>38</sup>.

Esta representación devendría arquetípica y se extendería por toda la comunidad ocupacional con una transversalidad casi perfecta. Los propios trabajadores la confirmaron sin apenas matices diferenciales, como lo hizo, por ejemplo, Jesús Ibáñez utilizando una narrativa prácticamente idéntica:

Discutían acaloradamente varios empleados pertenecientes a los Departamentos de Explotación y Tracción. Unos alegando ser los que autorizaban la salida de los trenes, admisión de facturaciones, cálculo de transportes, etc., considerándose por tal causa en plano superior; otros haciendo imprescindibles las locomotoras para llevar a buen término la misión anterior. En lo más agudo de la discusión intervino un tercero diciendo: –Yo soy un obrero de Vías y Obras, si levanto los carriles tenéis que ir os todos a vuestras casas<sup>39</sup>.

Pero se escondía algo más detrás de las meras diferencias grupales, y se trata de una condición estructural propia del proceso nuclear del negocio de los ferrocarriles: la interdependencia funcional de todas las categorías o lo que es lo mismo, la corresponsabilidad que su trabajo requiere. El maquinista no puede salir a tiempo de ganar su prima de puntualidad sin que el jefe de estación autorice la salida, pero este no puede dar vía libre hasta que todas las mercancías hayan sido facturadas. Por supuesto las vías han de estar bien mantenidas por los peones para que la velocidad se mantenga y no se produzcan descarrilamientos. Y, finalmente, las locomotoras deben salir de la revisión en talleres en el mejor estado posible para no dar problemas, ni perjudicar el servicio de los maquinistas. En definitiva, cada grupo operaba a partir de intereses particulares que se manifestaban ante el más mínimo percance. Precisamente donde más se necesitaba la colaboración era donde más menudeaban los desencuentros. Muy significativo de esto sería el testimonio de un jefe de estación de los Ferrocarriles Económicos de Asturias:

Luego había otra cosa también. Quién trabajaba mejor, qué servicio lo hacía mejor y cuando saliera algo mal de quién era la culpa. Te voy a contar por ejemplo un caso. Un automotor de aquellos franceses, un Brissoneau descarrilaba en una curva que había entre Lieres y Pola, siempre en la misma curva y con mucha frecuencia. Entonces estaba el dilema entre el Jefe del Taller y el Sobrestante. El

<sup>38</sup> *Ferrovianos*, n.º 70, abril, 1947, P. 3

<sup>39</sup> Ibáñez Fernández, J, *La Tragedia...*, opus cit., pp. 167-168.

Jefe de taller decía que era culpa de Vía y Obras porque estaba circulando continuamente y no descarrilaba más que en aquella curva, con lo cual era un defecto de la curva y el Sobrestante decía que por qué iba a ser la curva cuando estaban pasando continuamente trenes y allí no descarrilaba nada más que aquel. Cuando había un descarrilo Vía y Obras siempre era echar la culpa a los maquinistas y al revés<sup>40</sup>.

La necesidad de unidad y de superación de las diferencias era reconocida y exigida de forma continua por los mandos y la dirección; algo que también sucedía en Francia. Algunos como el ingeniero Raoul Dautry la incluyeron expresamente en sus publicaciones. En *Metier d'homme*, aparecido en 1937 en su época de director de los Chemins de Fer de L'Etat de Francia, reflexiona sobre su experiencia afirmando que:

Unir es la única divisa del jefe. No es sino juntando todas las energías en un haz y no teniendo en cuenta nada más que lo mejor para el servicio, y no el respeto de las situaciones adquiridas, de los amores propios mal situados [...] como se puede hacer cualquier cosa.

En consecuencia, la lucha contra las separaciones herméticas o más exactamente la ignorancia voluntaria de estas separaciones, fueron erigidas en dogma<sup>41</sup>.

En fin, es fácil comprender que esta realidad tan conflictiva constituía un problema serio tanto para la dirección como para los mandos de las compañías que necesitaban coordinar a todos estos grupos de manera muy precisa para garantizar la continuidad y la regularidad del servicio en las mejores condiciones posibles y con los niveles más altos de seguridad que se pudieran alcanzar. Por otro lado, no se trataba de un problema particular, sino que afectaba al conjunto de España por tratarse de una infraestructura económica esencial de la que dependía el desenvolvimiento de la economía nacional. Constituía por lo tanto una figura de inquietud transversal y continua, pero para la que se implementó una estrategia de gestión específica.

El primer indicio de la existencia de esta estrategia lo proporcionó el fundador de unos talleres dedicados a la reparación de material ferroviario, Ángel Alegría, en el curso de una entrevista informal celebrada en 2009, cuando comentó que: «Los ferroviarios tienen un espíritu de cuerpo tan grande como el del ejército o el de la marina».

Detrás de este concepto al final se escondía una práctica creada ex profeso desde instancias patronales; una práctica que implicaba la generación entre los ferroviarios de una representación del segmento identitario al que se adscribían como una mera parte de un conjunto más amplio, de una entidad superior a la que pertenecían. Se fomentaba de este modo un sentimiento de propósito común –muy gratificante ya de por sí– y una voluntad de participación colectiva en los fines generales de las compañías a las

<sup>40</sup> Entrevista con José Antonio Fernández del Valle, Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

<sup>41</sup> Dautry, R, *Métier d'homme*, Paris, Librairie Plon, 1937, p. 178. Biblioteca del Museo del Ferrocarril de Asturias. Fondo Antiguo 623 A 1282 008858.



que se debían. De este modo se pudo obtener tanto su lealtad como su compromiso, traducido en una colaboración activa entre todos ellos y en un respeto por las jerarquías y la autoridad superior al alcanzado en otros ámbitos industriales.

Se pudo comprobar cómo la revista de empresa de RENFE fue utilizada de forma continua e intencional como un instrumento al servicio de la narrativa propia de este discurso empresarial. Se fijaron con ese fin como objetivo la unificación de todos estos colectivos a partir de la consigna «Todos somos necesarios», que llegaría a operar como un mantra capaz de permear la propia percepción de los ferroviarios<sup>42</sup>. Así, no es extraño que algunos de ellos mantengan antes de la entrevista posiciones vinculadas con su identidad concreta, pero, cuando se pone a funcionar la grabadora, repiten esas mismas palabras de forma mecánica. Tal fue el caso de un interventor en ruta del Ferrocarril Vasco Asturiano quien tras negar la condición de ferroviarios de los trabajadores de Vía y Obras y de Talleres no dudó en repetir la frase en cuanto se le preguntó de forma oficial al respecto. Otra preocupación de esta revista fue fijar la naturaleza de ese colectivo más amplio al que «todos» pertenecían encontrando para ello una metáfora que definía esta realidad: la gran familia ferroviaria de la que todos, mandos y dirección incluidos, formaban parte. Esta acepción interclasista, habitual también en Francia<sup>43</sup>, apelaba directamente a las resonancias emocionales derivadas de las largas dinastías ferroviarias que se habían creado a lo largo de décadas a partir de la costumbre admitida por las compañías de priorizar la contratación de hijos de ferroviarios.

Sin embargo, la mejor confirmación de la importancia internacional del espíritu de cuerpo como instrumento básico en la gestión del trabajo en los ferrocarriles y, también la más fiable por su carácter general, nos la aportó Louis Armand. Este ingeniero, formado en la École Polytechnique, fue presidente de la Unión Internacional de Ferrocarriles entre 1951 y 1959 y de la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Franceses (SNCF) de 1955 a 1958; era, por lo tanto, un muy buen conocedor de la realidad global de esta industria del transporte. Pero sería en tanto que colaborador de SOFRERAIL –la consultora internacional dependiente de la susodicha compañía estatal francesa– como Louis Armand se convertiría en el delbelador definitivo del misterio. Más aún, fue en el informe que presentó en 1959 al gobierno español al calor de los trabajos preparatorios del plan de modernización de RENFE donde describió el espíritu de cuerpo como una práctica singular dotándolo de rasgos definitorios e insistiendo en su carácter imprescindible:

Un ferrocarril debe tener un alma, una creencia en su función que todos deben compartir para asegurar convenientemente tareas a menudo muy penosas y

<sup>42</sup> Por ejemplo en el editorial de *Ferrovianos* de febrero de 1947 se insiste en la idea, aunque reconociendo las disparidades existentes, «Todos los trabajos ferroviarios son importantes, con diferentes gradaciones, y todos necesarios para que el conjunto funcione suavemente y sin rechinar». En *Ferrovianos*, n.º 68, febrero 1947, p. 2.

<sup>43</sup> Lemoine, M; Ribeill, G; Malan, Anna, *Les cheminots. Que reste-t-il de la grande famille?*, Paris, Syro, 1993.

difíciles porque necesitan una atención continúa, con actividades nocturnas y en domingo. Por eso el espíritu de cuerpo ha sido considerado como esencial para la buena marcha de la red y es la base de su funcionamiento económico y de la regularidad del servicio, elemento favorable para la red, pero también para el país, ya que es uno de los criterios más visibles del nivel de organización<sup>44</sup>.

Su fundamento –muy bien percibido en la entrevista hecha a Ángel Alegría– lo encontramos en las aportaciones de origen militar a la moderna organización industrial. Para ello no faltaron los espacios comunes donde ambos mundos concurrían. En el caso de Francia, por ejemplo, encontramos la propia École Polytechnique que se encargaba no solo de la formación de ingenieros sino también de la de oficiales de perfil técnico ya desde el primer tercio del siglo XIX. Como apuntaba Bernard Girard en su breve Historia de las teorías de gestión la vertebración del ejército sirvió de ejemplo tanto «para la imposición de modelos de mando complejos en los que un mismo individuo podía tener simultáneamente muchos jefes» como para «crear un sistema de promoción basado en los méritos y la antigüedad»<sup>45</sup>. Pero también se utilizó de forma específica en los ferrocarriles, a modo de inspiración, en la creación de un modelo de obediencia muy necesario para que el complejo engranaje ferroviario funcionara con la precisión que requería y que se puede percibir a simple vista solo con observar los uniformes que lucen algunas de sus categorías. De hecho, esta influencia era reconocida por Louis Armand y su colaborador André Dumenc en el informe previamente mencionado, en el cual postulan que «la disciplina y la autoridad en una gran red es similar a la de un ejército (en todo caso, es lo que a nivel industrial se le parece más)». La similitud era tal que se han recogido testimonios relativos a sanciones disciplinarias por violaciones de la normativa de carácter estrictamente formal y que no afectaban al servicio ni a la seguridad en el trabajo y que eran prácticamente idénticas a otras análogas que se castigan aún hoy en día en el seno de las instituciones militares. Sirva el ejemplo de las multas que se imponían a los factores del Ferrocarril de Langreo en Asturias p no vestir la gorra reglamentaria.

Por las pruebas hasta ahora expuestas pudiera parecer que el espíritu de cuerpo no fue sino una cuestión francesa y si acaso española. Sin embargo, cada vez existen más indicios de su carácter transnacional; de hecho, se puede encontrar en ámbitos geográficamente lejanos y en marcos culturales completamente distintos. Ejemplo de ello lo encontramos en Nueva Zelanda a mediados de la década de los años veinte del pasado siglo. Nuestra fuente es el primer ministro Joseph Gordon Coates, que ostentaba también el cargo de Ministro de Ferrocarriles, en una combinación en absoluto extraña, conocida la preocupación estatal por el correcto desempeño de este servicio estratégico que había pasado a manos del Estado ya en 1876. Su testimonio quedó recogido el 1 de mayo de 1926 en el primer número de

<sup>44</sup> Armand, L, Dumenc, A, *Projet de Reforme de la RENFE. Decret-Loi du 25 Juin 1959*. Archivo del Museo del Ferrocarril de Asturias. Fondo Roa, Caja 25.2.

<sup>45</sup> Girard, B, *Une Histoire des théories du management en France de 1800 à 1940*, <http://www.bernardgirard.com/Management/Essai.html>, 26-10-2009.

La New Zealand Railways Magazine, publicación promovida por la propia empresa y cuyo objetivo era fortalecer la cohesión interna del colectivo. Fue en el primer artículo titulado muy significativamente «Al personal de los ferrocarriles. Una charla con nuestro ministro sobre nuestra revista. Cooperación y asociación entre iguales. El “espíritu de cuerpo” del servicio.» donde el político neozelandés expresó su deseo de que esta iniciativa editorial ayudara a mejorar la cooperación entre los distintos subgrupos que componían esta comunidad ocupacional:

Una referencia a las revistas departamentales existentes en otros países llevó al ministro a subrayar «Nosotros neozelandeses nos enorgullecemos de estar al día en casi todos los aspectos. Al menos en esto hemos ido por detrás de Inglaterra y las restantes naciones hermanas del Imperio. No solo el Estado, sino también las grandes compañías privadas han encontrado en la revista departamental un medio útil y valioso para conseguir la comunión y la intercomuni6n entre los diversos departamentos y entre la combinaci6n de estos y el personal gestor». Las diferencias y dificultades que bajo el R6gimen previo podían haberse extendido hasta culminar en una seria disputa han sido abordadas abiertamente al primer signo de fricci6n y han sido manejadas de forma franca y comprensiva de tal modo que se han resuelto con el beneficio mutuo de todos los implicados<sup>46</sup>.

Menci6n aparte merece el caso noruego pues cuenta con el 6nico estudio espec6fico conocido hasta el momento en la materia. Se trata de un documento de trabajo escrito por Jon Gulowsen donde se constata con sorpresa el arraigo del esp6ritu de cuerpo en los Ferrocarriles de este pa6s escandinavo<sup>47</sup>. La limitaci6n del alcance del estudio y su insuficiente profundidad no coartan su valor testimonial; m6s importante, si cabe, en cuanto se focaliza sobre un 6mbito exc6ntrico alejado de los centros fundamentales de creaci6n de modelos de gesti6n.

Existen a su vez indicios de que el esp6ritu de cuerpo alcanz6 de forma generalizada un mismo encaje institucional en el seno de una red de culturas de empresa bien diferenciadas que trasciende el marco nacional y que se construyeron en torno a los rasgos particulares de los procedimientos de trabajo, de los equipamientos, del modelo de negocio o de las pr6cticas de gesti6n. Las identidades corporativas resultantes son f6cilmente reconocibles, por ejemplo, en los procesos de fusi6n que dan lugar a las compa6nias nacionalizadas como sucede a partir de 1965 en el caso de FEVE. Es m6s, constituyen el marco adecuado para la emergencia de usos no previstos del esp6ritu de cuerpo y entre ellos el que se da en el 6mbito sindical cuando se esgrime por los trabajadores la defensa del servicio p6blico frente a su menoscabo, casi siempre debido a motivos cremat6sticos a manos de los equipos de gesti6n de la empresa.

<sup>46</sup> To the Staff of the Railways-A talk with our Minister about our «magazine»-Co-operation and co-partnership the «esprit de corps» of the service, The New Zealand Railways Magazine, Volume 1, Issue 1, 1st May 1926. P. 3.

<sup>47</sup> Gulowsen, J, Esprit du Corps. The case of the Norwegian State Railways, <http://www.ebha.org/ebha2005/pdf%20papers/Gulowsen.pdf> , 11-09-2017.

Todo hace pensar por lo tanto que la aplicación de este modelo de gestión obtuvo un éxito más que parcial. A este respecto abundan los testimonios que encomian el compromiso alcanzado por buena parte de los ferroviarios con su oficio, destacándose una vez más la prensa corporativa:

...hay muchos ferroviarios para quienes su trabajo no es sencillamente «salir del paso»; sino por el contrario, un motivo de estudio y reflexión. Como dijimos en otra ocasión, para ellos su tarea no es una «ocupación», sino una «preocupación», y en el momento en que un trabajo cualquiera pasa a ser una preocupación para el que lo realiza, este ya no es un asalariado que trabaja solo por un jornal, sino que se identifica con su labor, y de la misma manera que sugiere iniciativas en lo que no está a su alcance realizar, mejora su trabajo en todo lo que puede<sup>48</sup>.

Sin embargo, más significativa es la descripción del alcance del espíritu de cuerpo hecha por un ferroviario. Será una vez más Jesús Ibañez Fernández quien nos la proporcione, refiriéndose en términos elogiosos a los antiguos factores «los que además de su competencia profesional sentían orgullo de pertenecer a su compañía, de la cual formaban parte consustancial, [y] defendían sus intereses mejor que los suyos propios»<sup>49</sup>. Esta versión del viejo adagio: todo tiempo pasado fue mejor, reflejaba el estrés que generó entre los empleados del sector el proceso de formación y consolidación de RENFE a partir de 1941. El realineamiento de las viejas fidelidades corporativas de Norte, MZA, Andaluces... y una primera fase directiva poco ducha en la materia, redundaron en una exigencia abierta entre los ferroviarios más expertos por revitalizar y mantener el espíritu de cuerpo. En esto, sin duda, precedieron con mucho al informe Armand-Dumenc.

#### 4. Evolución reciente

A partir de mediados de la década de los sesenta del siglo xx se produjo o se consolidó todo un conjunto de mutaciones que alteraron sustancialmente esta vertebración del universo ferroviario. Una de ellas fue la electrificación o, en menor medida, «dieselización» de la tracción. Este cambio técnico implicó una pérdida de cualificación drástica para los maquinistas, convertidos en conductores y, a medio plazo, la desaparición de los fogoneros, transformados inicialmente en ayudantes. Las implicaciones negativas que tendría su nuevo estatus quedaron claras desde los primeros proyectos de electrificación presentados en la década de 1910. Así se desprende de la propuesta de Mario Viani y de Vicente Burgaleta en la que se resalta el ahorro que supondría para las compañías la simplificación del trabajo y la reducción de personal asociadas al nuevo modelo energético:

<sup>48</sup> *Ferrovianos*. Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, n.º 40, octubre, 1944.

<sup>49</sup> Ibañez Fernández, J, *La Tragedia...*, opus cit., p. 24.

Uno de dichos aspectos... se deriva de la diferencia grande que existe como importancia del cargo entre el maquinista y fogonero de las actuales locomotoras a vapor y los conductores de las locomotoras y automotores eléctricos. La conducción de esta última es mucho más fácil y requiere menos cuidados que la de aquellas...Esta diferencia a favor de las locomotoras eléctricas origina, en primer lugar... ventajas de orden económico, no solo por la menor cantidad de personal necesario para asegurar el mismo servicio sino también por los jornales más bajos que se les puede asignar.

A continuación, y tras retratar las mejoras que implicaban para la seguridad del tráfico los nuevos procedimientos de trabajo, se hizo hincapié en la utilidad de la nueva situación para el control de la conflictividad dentro del ámbito de las relaciones laborales:

el personal superior, si se basta hoy para asegurar la circulación de la mayoría de los trenes...con mayor facilidad conseguiría dicho objeto en el caso de estar implantada la tracción eléctrica...Vemos, pues, por lo que dejamos apuntado, la influencia que la nueva forma de tracción ejercería en el planteamiento y resolución de los conflictos sociales...por aquellos medios se abriría [además] el camino de la competencia entre el personal de conductores y el de los que aspirasen a serlo, tanto mayor esta cuanto que sería también mayor el número de personas que habían de poseer las condiciones necesarias para poder desempeñar ese cargo; y la idea de que pudieran ser aquellos reemplazados en sus puestos con mucha más facilidad que ahora les haría mucho más cautos en sus demandas...<sup>50</sup>.

Cuando décadas más tarde buena parte de estas previsiones se confirmaron, determinando una pérdida de peso específico muy importante por parte de este colectivo, se produjo un repliegue gradual del oficio sobre sí mismo que se confirmaría ya en 1986 con la creación del corporativo Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios.

En gran parte, ese protagonismo se desplazó entonces al ámbito profesional de los factores<sup>51</sup>, pero estos a su vez se vieron perjudicados muy pronto. En primer lugar, por la pérdida de predominio del ferrocarril en el transporte de mercancías frente a la carretera a partir de 1954, que iría haciendo cada vez menos necesarias las funciones comerciales inherentes a este tramo profesional; en segundo lugar, por la introducción gradual del Control de Tráfico Centralizado que se implantó inicialmente en el tramo de Ponferrada a Brañuelas ese mismo año de 1954 y que a la altura de 1976 se extendería por toda la red, reduciendo el sentido y disminuyendo el valor estratégico de los factores de circulación dentro de la explotación ferroviaria. Su reacción, mimética a la de los maquinistas, ha sido crear en 1995 un

---

<sup>50</sup> Viani, Mario y Burgaleta, Vicente, *Conveniencia y posibilidad de electrificar los ferrocarriles españoles*, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Públicas, Madrid, 1919, pp. 179-181.

<sup>51</sup> Entrevista con Javier García Montes-Archivo de Fuentes Orales del Museo del Ferrocarril de Asturias.

Sindicato de Circulación Ferroviaria que ha tenido un gran éxito de afiliación. No ha salido más indemne el interventor en ruta, actualmente en proceso de sustitución por sistemas automáticos de control; ni tampoco el obrero del Servicio de Vía y Obras, que literalmente ha desaparecido del organigrama de las compañías ferroviarias a causa de las políticas de terciarización o externalización de las últimas décadas.

En todo caso, el vaciado de cualificaciones esenciales que debilitó a los colectivos profesionales más representativos del universo laboral ferroviario así como el desarrollo de políticas de gestión pretoyotistas –véase la saturación de funciones discutida ya desde finales de los años sesenta–<sup>52</sup> arrumbaron gradualmente a la marginalidad al espíritu de cuerpo. Serán los propios trabajadores en las entrevistas quienes recuerden a menudo con nostalgia su periodo de vigencia.

---

<sup>52</sup> «Actas del Jurado de Empresa y Circulares de Dirección del Ferrocarril de Langreo». Museo del Ferrocarril de Asturias. Fondo Roa. Cajas 130, 131 y 240.