

Mobilización y organización del trabajo en el Primer Franquismo: los talleres centrales del Parque Móvil del Estado, 1940-1960

Pablo López Calle¹; José Sierra Álvarez²

Recibido: 7/9/2020; Aceptado: 15/12/2020

Resumen. Tras la victoria del ejército sublevado en la Guerra Civil, es perentorio dotarse de medios de transporte y comunicación para reconstruir la estructura administrativa y la organización territorial del Estado. Una de las primeras grandes operaciones constructivas del franquismo será la edificación del Parque Móvil de Ministerios Civiles en 1940, destinado a la recolección, el desguace y posterior remontaje del parque automovilístico del Estado. El sistema de organización del trabajo es una mezcla entre macro-taller de reparación artesana y fábrica de automóviles autosuficiente. La producción de la fuerza de trabajo que requiere este sistema mixto de organización genera una burbuja-comunidad industrial en el centro de Madrid que abarca la gestión integrada del espacio productivo y reproductivo, así como la coexistencia de modos diversos de disciplina y organización del trabajo.

Palabras clave: Parque Móvil del Estado, Franquismo, Talleres de automóviles.

[en] Mobilization and organization of work in the First Franco era: the workshops of the State Mobile Park, 1940-1960

Abstract. After Franco's victory in the Civil War, it is imperative to equip oneself with means of transport and communication to rebuild the administrative structure and territorial organization of the State. One of the first major construction operations of the Franco regime will be the construction of the Mobile Park of Civil Ministries since 1940, destined for the collection, scrapping and subsequent reassembly of the State automobile park. The work organization system is a mix between a macro-artisan repair shop and a self-sufficient automobile factory. The production of the workforce that this mixed system of organization requires generates an industrial bubble-community in the center of Madrid that encompasses the integrated management of the productive and reproductive space, as well as the coexistence of diverse modes of discipline and work organization.

Keywords: Mobile Park of Civil Ministries, Franco period, car workshop.

Sumario: 1. Introducción. 2. La movilización y estabilización de la mano de obra. 3. La organización del trabajo en el taller. 4. La escuela de aprendices. 5. Conclusión. 6. Entrevistas utilizadas. 7. Bibliografía.

Cómo citar: López Calle, P.; Sierra Álvarez, J. (2020): Mobilización y organización del trabajo en el Primer Franquismo: los talleres centrales del Parque Móvil del Estado, 1940-1960, en *Sociología del Trabajo*, 97, 13-30.

1. Introducción³

Al final de la Guerra Civil España se encuentra material y socialmente devastada por el combate. La constitución de un *Nuevo Régimen* de tipo militar, altamente jerarquizado y centralizado, hacía prioritario el restablecimiento del sistema nacional de comunicaciones y transportes oficiales. Entre las primeras iniciativas tomadas en esta dirección, se encontraba la reactivación del Parque Móvil de Ministerios Civiles, una institución que, a pesar de haber sido pro-

¹ Universidad Complutense de Madrid
plopezca@cps.ucm.es

² Universidad de Cantabria
jose.sierra@unican.es

³ El presente artículo presenta una parte (la puesta en funcionamiento y el análisis del sistema productivo y de organización del trabajo en el taller-fábrica entre 1940-60)- de una investigación de mayor calado de próxima publicación sobre la Historia del Parque Móvil de Ministerios Civiles (1940-2020): Un Poblado Industrial en el Centro de Madrid, en la que se abordan temas como la relación entre fábrica y comunidad, las políticas paternalistas de gestión; las relaciones laborales y las condiciones reales de vida y trabajo; las culturas obreras y formas de ocio; el papel de la religión; el régimen disciplinario tanto dentro como fuera del espacio productivo; los mercados internos de trabajo; o el diseño arquitectónico y urbanístico de los diferentes espacios.

yectada a lo grande en los últimos años de la República, no había tenido tiempo de llegar a funcionar, al menos más allá de las estrechas instalaciones existentes en las madrileñas calles del Doce de Octubre y de Álvarez de Baena.⁴

En las pomposas palabras de un noticiario oficial, “la práctica totalidad del material automóvil que tenían para su uso los ministerios y organismos oficiales presentaba un triste [y] desolador aspecto”. Los directivos de la institución “no sólo tuvieron que vencer una gran cantidad de dificultades, sino que al final tuvieron que instalarse de cualquier manera en las mismas jaulas de un pequeño garaje sito en la calle del Doce de octubre de Madrid. Por todos lados, restos retorcidos y quemados, como trágica simiente guerrera. Cantidades enormes de material viejo y chatarra, que era preciso ordenar y clasificar. Se trabajó a un ritmo acelerado con ansias de superación y reconstrucción, hasta el punto de que una gran parte de las reparaciones hubo que hacerlas en plena calle, porque los talleres primitivos, que era una extraña amalgama donde se hallaban reunidos oficios diversos y a veces dispares, no cumplían las condiciones imprescindibles”. Así, “se dispuso en el decreto de creación del Parque Móvil de Ministerios Civiles [de 1940] que se agrupasen en una sola organización todos los vehículos procedentes de todos los departamentos ministeriales, quedando este organismo compuesto por un parque central en Madrid y seis parques regionales, centralizando toda la chatarra existente en los diferentes depósitos de España en el de Madrid”.⁵

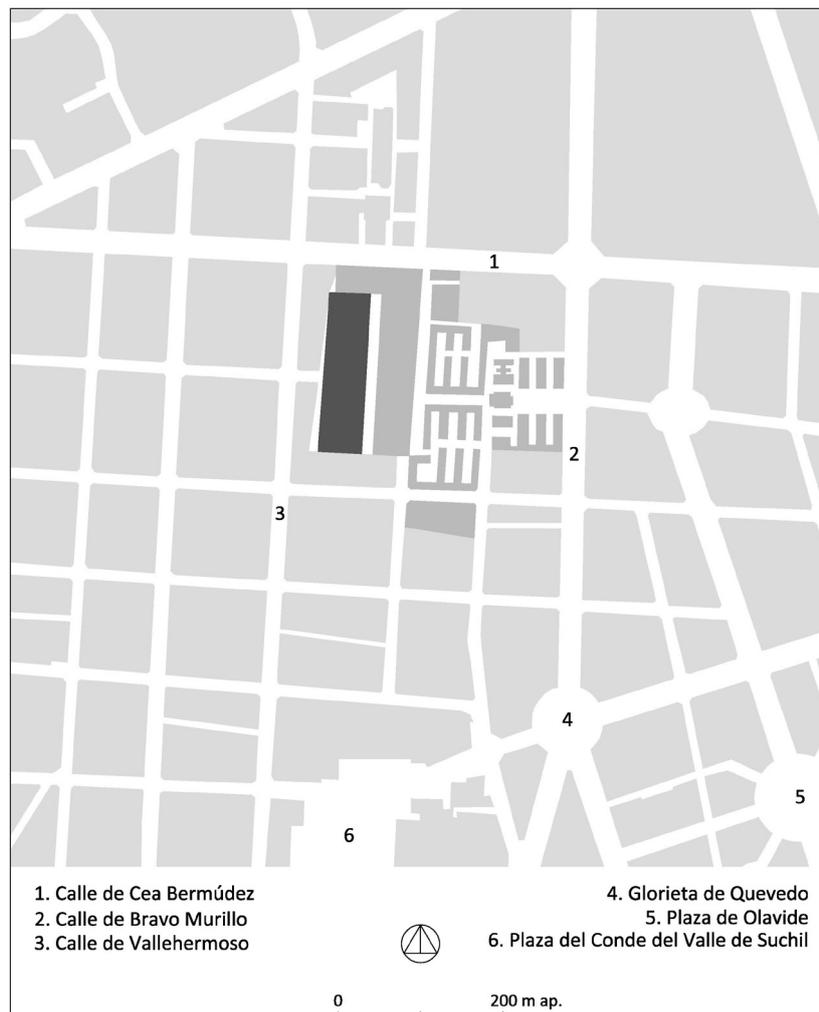


Figura 1. El Parque Móvil, en el ensanche norte de Madrid. En gris, el Parque Móvil y la Colonia de San Cristóbal; en negro, la nave de talleres. (Elaboración propia.)

El nuevo Parque se instalará en el Ensanche Norte de Madrid, fuera del casco antiguo y en la intersección de dos grandes vías, la de Cea Bermúdez, que conectaba Nuevos Ministerios con la gran fachada prevista sobre el Manzanares por los arquitectos falangistas de la Dirección General de Arquitectura, y la de Bravo Murillo, que aseguraba una excelente conexión con el centro de la aglomeración. La construcción del gran complejo (Figura 1), que incluía

⁴ Véase D. Henar González, M. Pons Carlos-Roca. *El Parque Móvil del Estado: 80 años de servicio público a través de la movilidad*. Madrid: Parque Móvil del Estado, 2015.

⁵ El documental (<https://www.youtube.com/watch?v=PQQYqVSHTMs>), sin título, fue dirigido por Francisco Hernández Blasco (fundador del Círculo de Escritores Cinematográficos en 1945) y producido y asesorado por el subdirector del Parque Móvil, Ricardo Goytre Bayo. Parece tratarse de un montaje argumentado de varias emisiones de NO-DO.

un formidable garaje, una gran nave de talleres, un colosal edificio de dirección, representación y servicios múltiples y un enorme poblado obrero, el de San Cristóbal, se extenderá durante más de una década, entre los primeros años de los años 40 y mediados de la siguiente. Para las procelosas condiciones del ramo de la construcción primifranquista, ese proceso resultó ser relativamente rápido, lo que no hace sino poner de relieve la importancia estratégica del conjunto. Igualmente significativo resulta, por lo demás, que su zona de trabajo (talleres, garaje y edificio representativo) se viese finalizada en 1945, casi al tiempo que los bloques de viviendas para los altos empleados, con fachada hacia Cea Bermúdez, y los primeros para trabajadores, en la mano de los impares de la calle de Donoso Cortés.

2. La movilización y estabilización de la mano de obra

¿Cómo se configura el núcleo primero del grupo laboral del Parque Móvil? En una España como la salida de la Guerra Civil, el simple reclutamiento de trabajadores y su fijación y consolidación como plantilla no debían de ser asuntos fáciles, sobre todo si se considera la diversidad de oficios requeridos (empleados, conductores y trabajadores de taller) y el amplio abanico de sus cualificaciones, particularmente en el caso de los últimos.

Por lo que se refiere a los empleados de oficina, una norma de 4 de junio de 1940 establecía la dotación presupuestaria para una plantilla de cincuenta auxiliares administrativos del Parque Móvil, al tiempo que consolidaba a los procedentes de 1935. Luego, en 1942, se declaraba ese cuerpo como a extinguir, y que las vacantes que se fuesen produciendo se cubriesen por la Escala Auxiliar del Ministerio de Gobernación.⁶

A finales de esa década, eran 63 las personas que se declaraban *empleados* (esto es, diferentes de los *obreros*) o funcionarios del Parque Móvil en el conjunto de los residentes de lo muy poco que entonces se encontraba habitable del poblado de San Cristóbal. Se trata, por tanto, de una cifra seguramente infravalorada; pero es razonable pensar, al tiempo, que una parte inestimable de los que se declaraban “funcionarios” pudiesen ser en realidad conductores u obreros. Como quiera que sea, y como cabía suponer, una parte significativa (17) de aquellos 63 eran mujeres.⁷

Vayamos ahora con el grupo obrero, el que aquí nos interesa especialmente. Las dificultades de reclutamiento parecen haber sido aquí peliagudas, dada la escasez postbélica de trabajadores de oficio (es decir, de trabajadores de cierta cualificación), con toda probabilidad los más diezmos por la contienda, por el exilio y por la represión de la primera mitad de la década de los años 40, al ubicarse mayoritariamente en el bando perdedor.⁸

Como quiera que fuese, a 31 de diciembre de 1943, a los dos años de haber echado a andar realmente, el escalafón del Cuerpo de Obreros Conductores del Parque Móvil de Madrid (que, pese a su denominación, incluía igualmente a los trabajadores de taller) estaba compuesto por 333 trabajadores funcionarios, aunque es probable que, sobre todo, para los trabajos de taller precisamente, el organismo recurriese igualmente a eventuales. ¿Cómo habían llegado allí?, ¿cómo habían sido reclutados?, ¿de dónde procedían?

En primer lugar, y en una medida difícil de precisar con las fuentes hoy disponibles, de la derrota y la reclusión. Un trabajador de taller e hijo de conductor declaraba: “Había mucha gente que provenía [...] del ejército republicano. ¿Por qué? Porque estando en las cárceles eran matriceros [...], es decir, tenían unos oficios muy cualificados, y entonces estarían o no vigilados, pero terminaron trabajando aquí algunos porque eran gente muy cualificada”.⁹ Y, por su parte, otro trabajador administrativo que hubo de prestar sus servicios en la Oficina Técnica (y procedente él mismo de un batallón de trabajadores presos) relataba: “Algunos venían de Álvarez de Baena [uno de los locales, ya lo sabemos, del Parque Móvil republicano], que habían estado allí trabajando; estaban en un cuartel y venían aquí a trabajar por el sistema de reducción de penas. [...] Claro: [...] todos los obreros que sabían hacer algo pues venían de la zona roja. [Los jefes] buscaban a gente que supiera hacer algo, y daba igual de dónde vinieran; coincidía [...] que, claro, todos habían estado en la zona roja”.¹⁰ Por lo demás, y con una falta de complejos muy de agradecer, una película sobre la historia y realidad del Parque Móvil mostraba a presos en Valencia y en la madrileña cárcel de Porlier en tareas de desguazado de automóviles, clasificación de chatarra y selección de piezas aún válidas con destino a la institución (Figuras 2 y 3).

⁶ Véase *Boletín Oficial del Estado*, 6-III-1942.

⁷ Archivo de Villa, Estadística, Padrón de habitantes de 1950.

⁸ El fenómeno ha sido señalado con carácter general para el conjunto de España. Así, por ejemplo, la referencia de José Babiano, según la cual, a los muertos por causa bélica, habrían de añadirse la circunstancia de que, del medio millón de personas que, entre enero y abril de 1939 cruzaron la frontera, en torno a un cuarenta por ciento, eran trabajadores industriales. Véase J. Babiano Mora. *Paternalismo industrial y disciplina fabril en España, 1938-1958*. Madrid: Centro Económico y Social, 1998, p. 25. Por lo demás, “la represión con que se saldó la guerra civil representó una pérdida de trabajo cualificado mayor que la derivada de las muertes directamente acaecidas durante el conflicto”. J. Catalán Vidal. *Fábrica y franquismo, 1939-1958: El modelo español de desarrollo en el marco de las economías del sur de Europa*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 1993, p. 133. En el caso de los oficios vinculados con el automóvil, esa escasez postbélica no hacía sino agravar la probablemente ya iniciada con anterioridad a la Guerra Civil, toda vez que, desde finales de los años 20, las industrias de la rama habían iniciado experiencias tayloristas de fabricación basadas en la estandarización de las tareas y la división entre trabajo mental y trabajo manual. Véanse J.J. Castillo Alonso. “Ha habido en España organizadores de la producción?: Entre dos congresos de ingeniería, 1919-1950”; y J.A. Fernández Gómez. “Prehistoria del taylorismo en España: La difusión de la Organización Científica del Trabajo en el primer tercio del siglo”, ambos en S. Castillo [coord.] *El trabajo a través de la historia*. Segundo congreso de la Asociación de Historia Social. Madrid: Asociación de Historia Social, 1996, p. 233-264 y 469-476. Por lo demás, todavía en 1952-53 la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid se lamentaba de «la deficiente preparación del personal, debido a que la demanda es muy superior a la oferta de especialistas y también a que se carece de centros de enseñanza técnica necesaria» (cit. en Babiano, *op. cit.*, p. 60).

⁹ Entrevista a Pako (2019) [E001].

¹⁰ Entrevista a Pedro (1981) [E003].



Figura 2. Cargando chatarra en Valencia.
(<https://www.youtube.com/watch?v=PQQYqVSHTMs>.)



Figura 3 Clasificando material en Madrid.
(<https://www.youtube.com/watch?v=PQQYqVSHTMs>.)

Se trataba de una práctica ya ensayada en tiempos de guerra en ambos bandos, lo que no hace sino enfatizar la escasez general de trabajadores de oficio.¹¹ En el caso del bando alzado, sabemos que, en el marco de la política general de utilización de presos como trabajadores, habrían de destacar con mucho los destinados a “batallones dedicados a recuperar y reparar automóviles y material de automovilismo cogido al Ejército Popular, abandonado por el mismo o encontrado en las zonas que las tropas sublevadas ocupaban”. Entre marzo y abril de 1938, por ejemplo, un solo batallón de especialistas agrupaba a más de dos mil trabajadores presos.¹² La mera relación de cualificaciones demandadas una petición de excarcelación de 1938, resulta bien elocuente de la condición de obreros de oficio del automóvil que tales presos tenían: “Ajustadores y Ajustadores-montadores (560), Chapistas y Platinistas (260), Fundidores (60), Niqueladores (20), Forjadores (55), Electricistas de coches, industriales, baterías acumuladores (260), Bobinadores (75), Sopletistas y soldadores eléctricos (75), Torneros, fresadores y rectificadores (200), Cerrajeros (120), Carpinteros de carrozar (125), Ebanistas (50), Modelistas-carpinteros (20), Guarnicioneros (30), Guarnecedores (40), Pintores (20), Pintores de nitrocelulosa (30)”.¹³

Finalizada la contienda, y en el marco general de la creación de colonias penitenciarias y batallones de trabajo en septiembre de 1939, los procedimientos excepcionales de la época de guerra habrían de adquirir carácter de normalidad. En lo que hace a la gestión de automóviles, los Batallones de Recuperación se verían convertidos en Batallones de Automóviles, luego incluidos en la agrupación de Batallones de Trabajadores Especialistas, y más tarde integrados en Batallones de Especialistas de Parques y Talleres de Automóviles.¹⁴ Y es así como los trabajadores de oficio presos eran clasificados y destinados a instancias oficiales de todo rango (entre las cuales el Parque Móvil), pero también a la Iglesia o a empresas privadas.¹⁵

A esa fase inicial de simple (y un tanto atropellada) movilización de la mano de obra, habría de seguir otra que podríamos denominar de normalización o regularización de la plantilla del Parque mediante la aplicación formal de sistemas universalistas y meritocráticos de selección y consolidación del personal. La información disponible acerca de los detalles de ese proceso apunta igualmente a que éste se doblaba en rito de purificación moral y política de los trabajadores y sus familias, como si la amnesia que aplicaba la dirección respecto de su pasado e ideología fuese correlativa a la utilidad productiva de cada uno de ellos.

Considerémoslo por lo fino hasta donde nos sea posible. Con alcance estatal, el Cuerpo de Obreros Conductores del Parque Móvil había sido creado por la ley de 8 de noviembre de 1941, según la cual, y “en principio”, se compondría de quinientos trabajadores, distribuidos en cuatro clases: la primera, con diez; la segunda, con cincuenta; la tercera, el grueso del conjunto, con 250, y la cuarta, con 190. Se fijaban igualmente sus retribuciones anuales; pero, consciente el Ministerio de Gobernación de que se trataba de tan sólo un primer aporte (de ahí, sin duda, la mencionada fórmula de “en principio”), la ley establecía también que, para compensar los servicios de más y las horas extraordinarias que se verían obligados a prestar, los trabajadores percibirían unos añadidos muy sustanciales.¹⁶

¹¹ Para la utilización de personal preso cualificado en el bando republicano, referido a instituciones penitenciarias valencianas o catalanas, véase Centro Documental de la Memoria Histórica, PS, Madrid, c. 1161, exp. 254.

¹² El proceso se había iniciado antes. Ya en octubre de 1937, Franco se dirigía telegráficamente a Luis Martín Pinillos, jefe de la Inspección de Campos de Concentración de Prisioneros, para trasladarle la propuesta de doblar la plantilla de este tipo de batallones, afectos al Servicio de Recuperación de Automóviles, a la vista de los excelentes resultados que estaban dando. Véase J.C. García-Funes. *Espacios de castigo y trabajo forzado del sistema concentracionario franquista*. Tesis doctoral realizada bajo la dirección de Emilio Majuelo Gil y Fernando Mendiola Gonzalo. Pamplona: Universidad Pública de Navarra, 2017, p. 176-178.

¹³ García-Funes, *op. cit.*, p. 409; las cifras entre paréntesis indican el número de trabajadores demandados.

¹⁴ Véase García-Funes, *op. cit.*, p. 457.

¹⁵ Como es el caso, por ejemplo, de la factoría de Construcciones Aeronáuticas de Getafe, el reclutamiento de cuya plantilla inicial parece haberse apoyado en buena medida en ese procedimiento. Véase Equipo EIDA. *Getafe: La lucha obrera bajo el franquismo*. Madrid: Madrid, 1977, p. 25.

¹⁶ 8.500 pesetas (más 2.500) para los de primera categoría, 7.500 (más 2.000) para los de segunda, 7.000 (más 1.500) para los de tercera y 5.000 (más 1.000) para los de cuarta. Véase *Boletín Oficial del Estado*, 22-XI-1941.

Los puestos se cubrirían a partir de una preexistente Compañía de Guardias del Parque Móvil (que se había visto convertida en Compañía de Conductores de Policía Armada en marzo de 1940, por obra del decreto fundacional de reorganización del organismo¹⁷), pero también de todos aquellos trabajadores que, de acuerdo con la normativa republicana de 1935, hubieran sido traspasados entonces desde otras dependencias de la Administración. Una orden de 26 de noviembre de 1941 convocaba a todos ellos a un primer concurso, cuyo plazo se vería ampliado, como consecuencia del reconocimiento de las dificultades de acopio de la muy prolija documentación requerida, por otra de 23 de diciembre, dada al público en febrero del año siguiente.¹⁸ En abril, la dirección del Parque Móvil estaba en condiciones de dar a conocer la lista de admitidos en el cuerpo, procedentes del Parque Móvil republicano: eran recuperados así 213 conductores, maestros de taller y oficiales de primera de entonces, a los que se añadía una docena más de condicionales.¹⁹

De los 333 trabajadores funcionarios existentes en Madrid a finales de 1943 (excluyendo, pues, los de las delegaciones regionales del Parque), 56 pertenecían a ese aporte, ingresados siempre con anterioridad a finales de 1938: tres de ellos, tenían derechos adquiridos desde fecha anterior incluso a la proclamación de la República (el más antiguo, de 1925), y el resto habían ido ingresando desde ésta, con un máximo en 1932.²⁰

El segundo gran empujón en el proceso de regularización de la plantilla del Parque Móvil (poco más que *pasar a limpio* una situación de hecho) procederá, como ya establecía la ley de 8 de noviembre de 1941, de un “concurso-oposición entre el personal eventual del Parque y los conductores de las fuerzas armadas de Gobernación que presen servicio en el mismo”, que preveía igualmente la posibilidad de otro concurso, de acceso libre, en el caso de que las vacantes no se viesen cubiertas. El concurso se convocaba el 24 de febrero de 1942, coincidiendo casi con el proceso de recuperación de los trabajadores de época republicana.²¹ Podían presentarse al concurso los conductores de Gobernación, los conductores que se encontrasen trabajando eventualmente en el Parque, los obreros de taller con categoría de oficial de tercera categoría o superior igualmente eventuales (siempre que tuviesen cumplido el servicio militar) y, finalmente, otros conductores de otros ministerios que, pese a depender formalmente de éstos, condujesen *de facto* vehículos del Parque. Se les pedía a todos ellos certificado de nacimiento, certificado de penales, declaración jurada de no haber sido expulsados de ningún cuerpo oficial, certificado de “buena conducta” (lo que, claro está, no era asunto fácil en la España del momento) y declaración de “afección al Movimiento Nacional”. La oposición consistía en tres ejercicios: uno escrito, consistente en un dictado y un problema de itinerario y consumo de un vehículo; otro oral, por el que cada aspirante debía de contestar a un tema, sacado a sorteo de un temario de veinte unidades; y un tercero práctico, en el que se trataba de resolver un problema de la especialidad a la que optase cada concursante. Para ser admitido, éste debía obtener una calificación media mínima de 6 puntos sobre 10 y, en todo caso, una mínima de 6 puntos en el tercer ejercicio (del que quedaban significativamente excluidos los concursantes que ya viniesen trabajando como eventuales en el Parque). Los dos tribunales actuantes estaban en condiciones de añadir a la media así obtenida hasta 1,5 puntos; y es ahí en donde se aplicaría el mérito preferente de ser policía armada, además quizá de otros. Para lo que más adelante habremos de considerar, importa señalar aquí que la convocatoria establecía que esa preferencia se mantendría en siguientes convocatorias, pero sólo hasta 1945, a partir de cuya fecha, en cambio, sería mérito principal el haber pasado por la Escuela de Aprendices del Parque, a la que habremos de volver.²²

El número de plazas en juego no se fijaba con precisión, habida cuenta de que dependería del simultáneo “acomplamiento” de los trabajadores recuperados de los tiempos republicanos, precisamente en curso, como ya sabemos. Con todo, enseguida hubo de conocerse: 287, el resultado de restar 213 a los 500 puestos previstos. Como quiera que fuese, fueron admitidos 540 aspirantes, más otros 159 condicionados a la subsanación de algún defecto de documentación. Publicada la lista, establecido por sorteo el orden de actuación, fijada la obligatoriedad de reconocimiento y fijados también los días de desarrollo del concurso (del 20 de junio al 7 de julio, en tandas de cincuenta aspirantes diarios), los dos tribunales se pusieron a trabajar.²³ El 29 de julio eran dadas a conocer las listas de aprobados: 533 trabajadores, ordenados por su nota final, lo que dejaba a la mitad en expectativa de destino. Las autoridades del Parque Móvil disponían ya de un amplio grupo laboral y, lo que no era menos importante, de una cantera para el futuro.

Hurguemos algo en ese grupo fundacional. Casi la tercera parte de sus miembros habían nacido en la provincia de Madrid; por su parte, las provincias castellanas constituían el segundo ámbito de origen (con especial presencia de Valladolid, Salamanca, Burgos, Segovia, Palencia, Toledo, Guadalajara y Ciudad Real). En Andalucía destacaba con mucho Jaén, en tanto que el resto de provincias tenía al efecto una presencia enteramente marginal e incluso nula.

Por lo demás, ese grupo de más de trescientos obreros funcionarios era joven (Figura 4), con un peso mayoritario de las gentes de entre treinta y cuarenta años y con una notable presencia de trabajadores en edad fértil y, por tanto, una capacidad de reemplazo laboral que, como consideraremos más adelante, era asunto importante en la estrategia patronal.

¹⁷ Véase *Boletín Oficial del Estado*, 11-III-1940.

¹⁸ Véase *Boletín Oficial del Estado*, 25-II-1942.

¹⁹ Véase *Boletín Oficial del Estado*, 17-IV-1942.

²⁰ Véase *Boletín Oficial del Estado*, 4-IV-1944; y, para los ingresados antes del final de la Guerra Civil, 22-II-1927 y 2-II-1946.

²¹ Véase *Boletín Oficial del Estado*, 25-II-1942.

²² Véase *Boletín Oficial del Estado*, 23-III-1942.

²³ Véase *Boletín Oficial del Estado*, 1-VI-1942 y 11-VI-1942.

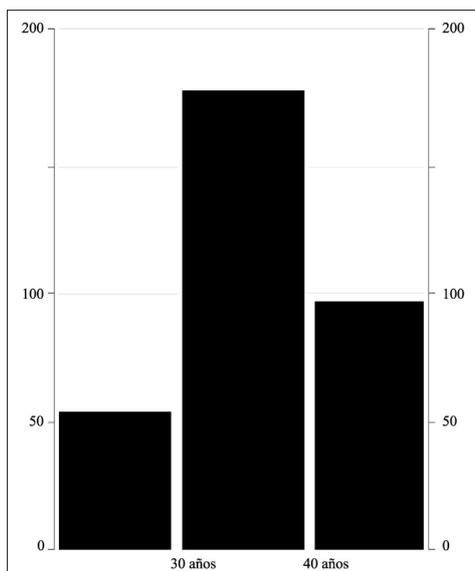


Figura 4. Estructura por edades de los trabajadores en 1944. (Elaboración propia.)

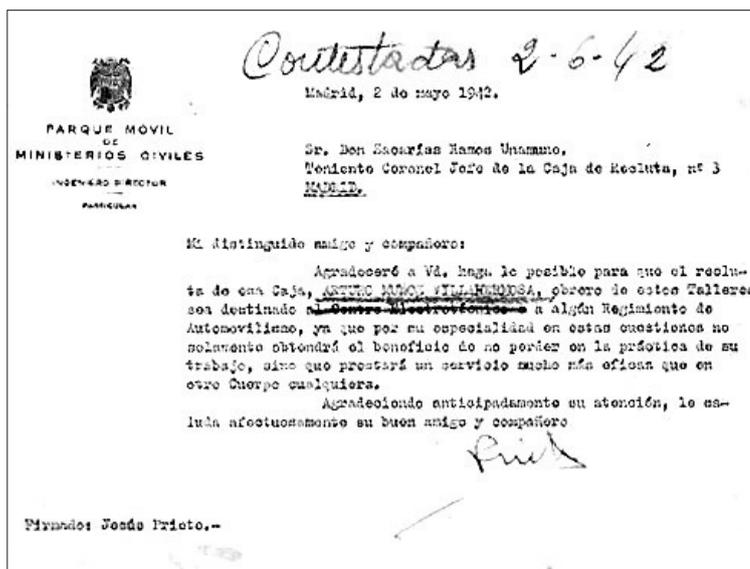


Figura 5. Carta de recomendación, 2-V-1942. (Col. particular.)

Por su parte, el grupo de los más jóvenes debía ser tratado con atención para evitar la fuga laboral con ocasión del servicio militar, especialmente en lo que hace a los trabajadores de taller, lo que vuelve a reforzar la impresión de una relativa escasez al respecto en el mercado laboral madrileño. Sólo así cabe entender algunas cartas de recomendación del propio director del Parque a las que hemos podido acceder. En la primera, fechada el 16 de julio de 1941, el director se dirigía al jefe de la Caja de Recluta número 3 de Madrid en los siguientes términos: “Adjunto tengo el gusto de remitirle una relación de los obreros de los Talleres de este Parque que han sido sorteados en esa Caja de Recluta de su mando y por los que le agradeceré haga lo que le sea posible”. Otra carta era más explícita y se atrevía incluso a sugerir un destino para que el recomendado no perdiese competencia “en la práctica de su trabajo” (Figura 5).

Al menos en el caso de conductores, el proceso de normalización del acceso parece haberse prolongado bajo la forma de concursos (así, por ejemplo, el de 150 plazas libres convocado en 1949 para el Batallón de Conductores de Policía Armada y de Tráfico con destino al Parque Móvil)²⁴ o, excepcionalmente, a resultas de la reubicación obligada del personal trabajador de la zona norte del Protectorado de Marruecos con ocasión de la independencia del país en 1956, que habría de generar, desde el año siguiente, un peculiar grupo de algo más de cincuenta familias en una comunidad, la del poblado de San Cristóbal, ya bien asentada para entonces.²⁵

3. La organización del trabajo en el taller

Pasados los primeros años de instalación, muy agitados y marcados por el reclutamiento de la mano de obra que venimos de considerar, en el Parque Móvil de la segunda mitad la década de los años 40 y a lo largo de toda la siguiente coexistirán tres lógicas de trabajo, a la manera de un muy peculiar *frankenstein* productivo: por un lado, un cuerpo de conductores y de policía móvil basado una disciplina explícitamente militar; por otro, el grupo laboral de los talleres, en donde una actividad fuertemente dotada de rasgos artesanales parece haber conducido a un modelo de relaciones laborales y profesionales característico del trabajo de oficio y del taller prefabricil; y, por último, el colectivo de empleados y empleadas de *cuello blanco*, que muestran perfiles socio-profesionales y grados de cualificación muy diferentes a los anteriores.

Se trata, pues, de una amalgama de sistemas de gestión de personal que coexistían en un espacio de trabajo y de vida relativamente reducido y unificado por una sola autoridad, lo que hace que la vida fuera del trabajo, la vida en la esfera de la reproducción se encontrase atravesada de manera determinante por estas diferentes lógicas organizativas en la esfera laboral.

En este artículo, no obstante, nos centramos únicamente en el análisis de la organización del trabajo en el taller (dejando para otras publicaciones la inclusión de la sección de conductores y el trabajo en las oficinas), pues sus características y particularidades son suficientemente reveladoras de la importancia analítica e histórica de este centro productivo de automóviles (¡y de trabajadores del automóvil!) en el centro de Madrid.

²⁴ Véase *Boletín Oficial del Estado*, 7-V-1949.

²⁵ Véase *Boletín Oficial del Estado*, 4-IV, 7-V, 12-VIII y 17-IX-1957 (el último contiene la lista rectificada de destinos, lo que nos permite entresacar los destinados a Madrid). Uno de nuestros informantes, Pako, había nacido en Tánger, en donde su padre era conductor.

No deja de ser paradójico que el primer dato útil para intentar una caracterización de la organización del trabajo en el taller sea la propia dificultad para conocerla con exactitud, pues esa misma limitación habla con elocuencia del escaso grado de racionalización que la regía. De acuerdo con lo que vamos sabiendo, esa actividad, en efecto, no era la de un simple taller de reparaciones ni tampoco la de una fábrica de automóviles, aunque presentaba rasgos de ambos. Es decir: *reparación y, en ocasiones, fabricación de repuestos*, de partes enteras o incluso de vehículos completos. Un trabajador de oficio que había ingresado en el taller en los años 60 recordaba, a propósito de los primeros bibliobuses circulantes en el Madrid franquista, que “muchas veces lo que se hacía era directamente carrozarlos. En el Parque Móvil en un momento determinado, se toma la iniciativa de hacer los propios vehículos. Es decir, lo que es carrozarlos, ¡eh!; yo he visto carrozar: ha venido el chasis, [...] venía lo que es la patea, o sea el chasis con las cuatro ruedas, el motor [y] tal [y] lo demás se hacía aquí. [...] Entonces, pues, se formaba un equipo y [...] le ponían la cabina, le ponían tal, le estructuraban, lo forraban por dentro, ponían unos mostradores, montaban los libros, pam pam, y salían los bibliobuses, cuatro, cinco o diez: los que fueran los primeros bibliobuses. [O sea, que llegó a ser casi fábrica de...] ¡Es que había fundición! [Claro: había fundición.] ¡Se hacían las piezas! La gente más mayor cuando yo estaba, la gente más mayor [...] hablaba de haber hecho... Los matriceros hacían las piezas”.²⁶

Por su parte, un folleto de fecha que nos es desconocida (pero cuyo diseño gráfico apunta hacia la década de los años cuarenta o comienzos de los 50), el propio Parque Móvil expresaba con preciso candor publicitario ese polimorfismo funcional de la actividad de los talleres (Figura 6).



Figura 6. ¿Reparación o fabricación?: De turismo a ambulancia (Col. particular.)

Desde la perspectiva de las cualificaciones obreras requeridas, las cosas son muy diferentes en un modelo y otro de actividad. En la *fábrica de automóviles prefordista*, en efecto, los oficios trabajaban en talleres especializados que fabricaban en régimen semiestandarizado las diferentes partes y componentes, que sólo luego eran montados en el chasis en puestos estancos. Por su parte, el sistema característico del taller de reparación era el de la *búsqueda de soluciones a problemas* particulares, en el que la gran variedad de tareas conducía a que los oficios se entremezclasen y las operaciones se superpusiesen y cambiasen constantemente. El primer modelo tendía hacia la estandarización de las tareas mediante la intensificación de la división del trabajo, lo que permitía acercarse al sistema del trabajo en cadena y aplicar técnicas hoy ya clásicas de racionalización, reduciendo los *poros* o tiempos muertos, acelerando los ritmos y disminuyendo los costes de fabricación. En el modelo de solución de problemas, por el contrario, la productividad del sistema depende del saber hacer del operador, dejando a su consideración, necesaria y obligadamente, la duración de cada tarea y la forma de proceder. Por ello, aquí las estructuras jerárquicas y de definición de la disciplina resultan ser mucho más horizontales, el trabajo tiende a organizarse en equipo, y los equipos suelen disponer de una notable autonomía, de una cierta capacidad para planificar y organizar el proceso de trabajo concreto. El resultado de la actividad, de este modo, es único o bien es parte de lotes relativamente pequeños. La capacidad de decisión del operador sobre la organización del trabajo está ligada, por una parte, a la necesidad de conocer el proceso completo de trabajo, y por otra, obviamente, a la posibilidad de hacerlo en términos competenciales (o de saberes reales) y no -o no sólo- normativos (o de reglamentos).

Si desde las primeras décadas del siglo XX, el primer sistema abocó a la fábrica fordista, no parece que la mecánica de automoción haya seguido esa senda. Es verdad que, en una época en la que el espíritu de la racionalización llegaba a todos los rincones de los departamentos de gestión de Europa y América, se produjeron intentos tempranos de sistematización, especialmente en las entonces muy novedosas estaciones de servicio. Es el caso del Garage Aviat, en Hanoi (Figura 7), que trabajaba con mano de obra local bajo dirección y vigilancia de ingenieros y jefes de taller de la metrópoli, y organizado, “para obtener un rendimiento de calidad máxima, mediante la *especialización de equipos de obreros que se dedican a una tarea cada uno*: 1º, equipo de desmontaje de los diferentes órganos del coche; 2º, equipo de limpieza de las diferentes piezas mecánicas; 3º, equipo de verificación de piezas y almacenamiento; 4º, equipo de restauración del chasis, del sistema de dirección, de ruedas y frenos; 5º, equipo de reparación de cajas de cambio y del puente trasero; 6º, equipo de reparación del sistema de transmisión; 7º, equipo de verificación del remontaje de los motores y del reglaje de la distribución del combustible y la iluminación; 8º equipo de puesta a punto de los motores después del rodaje; 9º equipo de puesta a punto de los equipos eléctricos; [y] 10º, equipo de remontaje de los diferentes órganos sobre el chasis y ensayos en carretera”.²⁷

²⁶ Pako. E001

²⁷ *Le Courier Automobile*, 13-IX-1933, subrayado nuestro.

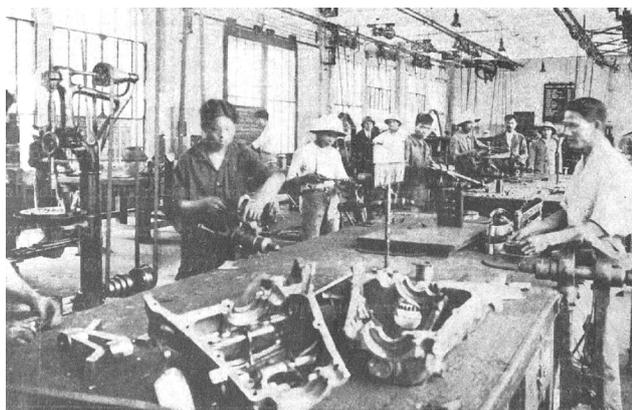


Figura 7. El mecanizado en el Garage Aviat (Hanoi), 1933. (*Le Courier Automobile*, 13-IX-1933.)

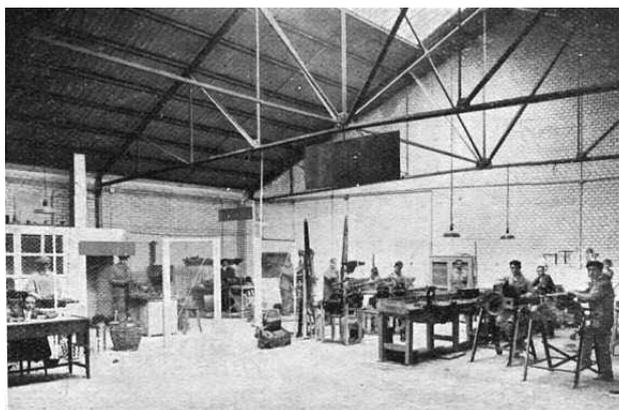


Figura 8. Torno y montaje en el Garaje Citroën (Madrid), 1931. (*Madrid Automóvil*, V-1931.)

Por su parte, los madrileños talleres de Citroën, incluían ámbitos específicos para pintura, electricidad, control de tolerancia de piezas, taller mecánico y de montaje y almacenes con 2.500 casilleros, todo ello bajo un gran conjunto de naves dobles con armaduras metálicas de gran altura e iluminación cenital, aunque no en *sheds* (Figura 8).²⁸

Es verdad, pues, que existieron ensayos de racionalización del trabajo de reparación con anterioridad a la Segunda Guerra Mundial; pero no lo es menos que tales intentos parecen haberse topado muy pronto con el techo impuesto por la naturaleza misma de la actividad, ni tampoco que la mecánica de automoción haya seguido siendo por varias décadas una actividad cuasi-artesanal, al menos hasta los muy últimos tiempos, en que la generalización de la fabricación en cadena de muy grandes series, con la consiguiente estandarización de componentes y subconjuntos enteros de los vehículos, ha ido abriendo la puerta a la casi supresión de los trabajos de reparación en beneficio de los de mera sustitución universal de piezas.²⁹

Hasta ese momento, la concepción del sistema de organización del trabajo en la rama de reparación de automóviles en general puede ser abordada a la luz del célebre epígrafe de *El Capital* en el que Marx identificaba, en el marco de una historia de la división del trabajo, las vías de tránsito del taller artesanal a la manufactura, y muy especialmente a lo que él denominaba *manufactura heterogénea*,³⁰ aquella que reunía bajo un mismo techo y una sola autoridad a trabajadores de oficios diversos (y con competencia para ejercerlos en varias ramas de actividad). En el caso del Parque Móvil, esa condición de artesanos heterogéneos parece haber sido la dominante en las primeras generaciones de trabajadores en los talleres, capaces de sacar adelante, cada uno en su oficio, las tareas de fabricación y de reparación de automóviles, pero *también* -de nuevo cada uno en su oficio- elementos para la construcción del poblado (verjas, herrajes, ventanas de madera) o incluso, una vez al año, juguetes para regalo de Reyes a los niños (patinetes, triciclos, sillitas, casitas de madera).³¹

Los iluminadores análisis de Marx (y, en este punto, también de Babbage)³² nos permiten igualmente identificar la dinámica que la gran manufactura desencadena en materia de división del trabajo, de cualificaciones exigidas, de contenido material de la tarea y de minoración de los costes. Es verdad que, en principio, los trabajos de reparación (que, como hemos visto, podemos adscribir al modelo de actividad de diagnóstico y solución de problemas) presentan unas características específicas que limitan su racionalización en los términos de división del trabajo propios de la gran fábrica taylorizada y fordizada: al ser cada operación distinta del resto en contenido y duración, se hace particularmente difícil aplicar medidas de eficiencia y de eficacia. No obstante, es preciso recordar que una gran manufactura como el taller del Parque Móvil (o como los talleres de reparación de materiales ferroviarios) no es una simple reunión espacial y disciplinaria de talleres particulares, sino que significa también un muy notable cambio de escala. Y esa gran escala, esa economía de escala permite emplear a mecánicos relativamente especializados (y, por tanto, relativamente menos cualificados) que el completo trabajador artesano y autónomo del taller particular. Y así, lo que Marx llamase cada “obrero parcial con su herramienta”, al verse articulado con cada uno de todos los demás, pasa a configurar un *obrero colectivo* que reúne todas las competencias y saberes del mecánico autónomo del taller artesanal de reparaciones. Cada operador, como cada herramienta, se especializa y adapta a la tarea particular que tiene asignada y que repite asiduamente llenando el tiempo de su jornada, incrementando así su habilidad para

²⁸ *Madrid Automóvil*, V-1931.

²⁹ Véase V. Bensoussan. *Les artisans réparateurs d'automobiles: Entreprises et lignées familiales: Histoire et perspectives d'avenir*. Tesis de doctorado en Sociología. Lille: Université de Lille, 2000. Hay evidencia de que las primeras generaciones de artesanos-reparadores de automóviles provenían de la fabricación y reparación de carruajes de tiro, lo que bien se entiende teniendo en cuenta la analogía entre muchas partes de automóviles y carruajes (carrocería, amortiguación, ruedería, guarnicionería, etc.) Para un establecimiento madrileño que evolucionará desde la reparación de carruajes hasta la de automóviles, véase A. Tellería Bartolomé. *Informe histórico sobre el edificio Lamarca Hermanos*. Madrid: Madrid, Ciudadanía y Patrimonio, 2016, inédito.

³⁰ Véase C. Marx. *El capital: Crítica de la economía política*. México: Fondo de Cultura Económica, 1946, I, cap. XII (“División del trabajo y manufactura”), p. 272-285.

³¹ Véase entrevista a Blanca (2019) E004.

³² Véase C. Babbage. *Tratado de mecánica práctica y economía política*. Edición crítica a cargo de Juan José Castillo. Buenos Aires: Miño y Dávila, 2015 (la 1ª ed. es de 1832; la 1ª es castellano, de 1835).

esa tarea, al tiempo que contribuyendo a abaratar considerablemente el coste unitario de cada reparación. Uno de nuestros informantes reunía en muy pocas frases la articulación de todas las facetas implicadas en ese proceso de racionalización limitada: “¡Claro! Hay una presión, hay una presión [de los tiempos]; pero luego ya están las diferentes áreas. Normalmente viene una [avería], el jefe te dice, te asigna una tarea... bueno pues pongamos montaje ¿no? Pues eso era tardar lo que tardaras. Pero ya pequeñas reparaciones [...] es una cosa que podía salir el coche en el día; cambiar las pastillas de frenos [por ejemplo]: tres cuartos de hora”.³³ La escala del taller, pues, parece haber permitido (como ocurre hoy en algunos talleres de reparación franquiciados) estudiar el proceso de trabajo y calcular de manera bastante ajustada la duración media de cada intervención y, con ello, imponer dichos tiempos a cada operador, mejorando así la eficacia organizativa; pero también la eficiencia, a través de la identificación de las tareas de reparación que se repetían con más frecuencia y de la implementación de procesos de trabajo continuo al margen de su demanda puntual, estableciendo almacenes-pulmón de piezas ya reparadas: “Había almacenes con armarios de motores ya preparados, cajas de cambios, direcciones, diferentes partes de los coches, para que cuando viniera uno averiado, pues ya se quitaba, se le cambiaba el motor y ya está; luego el otro motor se iba reparando”. Ello parece haber reducido los tiempos muertos, ajustar las cargas de trabajo y mejorar los servicios de transporte, al conocer mejor los tiempos de indisponibilidad de los vehículos. Algo así como reparar motores en continuo y, al tiempo, reparar vehículos en continuo: “Eso permitía equilibrar un poco todo... Había como dos tipos de mecánica: una mecánica rápida, podemos decir, que era pues eso: un cambio de bujías, el cambio del motor, cosas así más comunes, averías de uno o dos días; y luego una mecánica de larga duración: que, por ejemplo, el cambio del embrague, pues requiere desmontar la caja de cambios, meterlo [al vehículo] en el foso, todo el tinglado; y luego por ejemplo un golpe, que había que desmontarlo, si se había doblado el chasis, pues a [la sección de] forja; y así todo, se hacía todo”.³⁴

Se hacía “todo” porque había oficio para todo. En 1950, por ejemplo, las declaraciones padronales de una pequeña muestra de trabajadores del taller mostraban la presencia de metalúrgicos, fundidores, cerrajeros, soldadores, ajustadores, electricistas, carroceros, chapistas, carpinteros, entalladores, pintores, guarnicioneros, guarnecedores y, sobre todo, mecánicos y “obreros de taller”.³⁵ todo un mundo de saberes.

Se agrupaban en secciones. Un informante entrevistado a comienzos de los años 80 las enumeraba: Motos, Verificación Diesel (para “todo lo relacionado con el gasoil”), Puesta a punto, Pequeñas reparaciones (ambas formalmente diferenciadas, pero que realmente hacían lo mismo: “las cosas pequeñas de los coches”, como cambiar bujías y platinos y demás), Forja (que ya entonces “se trabaja[ba] muy poco”), Soldadura, Electricidad de automóvil, Baterías, Platinista (dedicada a reparación de radiadores), Tornos (con dos subsecciones, una dedicada a tornillería y casquillos, y otra, denominada Máquinas, encargada de la rectificación del motor, de cigüeñales, etc.), Motores, Cambios, Ajuste, Chapa, Carrocerías, Cromado y Guarnecido.³⁶

¿Cuál era su disposición en el taller? Algo sabemos ya al respecto a través del proyecto arquitectónico original de Ambrosio Arroyo; pero sabemos también, gracias al inapreciable esfuerzo de memoria de Pako, que la distribución real de las secciones no coincidía exactamente con la que refleja inicial (Figura 9), por lo demás tipológicamente equivalente a alguno norteamericano de comienzos del siglo propuesto para orientaciones productivas similares (Figura 10).

Precisamente esa diferencia entre el proyecto arquitectónico y la realidad funcional nos informa de la condición de su posibilidad misma: la flexibilidad de un espacio amplio y diáfano, sin apenas marcaje construido y, por tanto, dotado de fronteras muy permeables, limitadas a simple pintura en el suelo o a barreras de tubo metálico, de una altura próxima al metro y movibles las más de las veces (Figura 11).

El único marcaje fuerte es el de la organización de los flujos principales, el de la movilidad de los vehículos, como corresponde a una gran manufactura heterogénea que, sin ser un taller engrandecido ni tampoco una yuxtaposición serial de talleres, era habitualmente definida por los ingenieros del tercio central del siglo XX como un proceso “intermitente o de procesos discontinuos”; o mejor aún, “un proceso continuo de series repetidas y otros sensiblemente intermitentes”, con abundancia de *backwards*, bucles o marchas atrás³⁷. Soluciones³⁸ en todo similares a las secuencias presentes en los grandes talleres centrales de reparación ferroviaria, fuese en Las Delicias de Valladolid, en el caso de Norte, o fuese en Atocha, en el caso de MZA.

³³ Pako, E001. Por su parte, Blanca, una empleada en la sección de Material y Servicios, nos informaba de que había una sección de compra y almacenaje de piezas cuyo acopio era más o menos independiente de las necesidades puntuales de reparación, puesto que los componentes más comunes se adquirirían en *stocks* cuando se encontraban en el mercado a precios adecuados, E004.

³⁴ Pako, E001.

³⁵ Archivo de Villa. Padrón Municipal de Habitantes, 1950.

³⁶ G. (1981). Véase también Pako, E001.

³⁷ D.S. Kimball, D.S. Kimball (hijo). *Principios de organización industrial*. Buenos Aires: El Ateneo, 1954, p. 164-166. Sobre las dificultades de las secuencias con *backwards*, véase por ejemplo H.G. Tyrrell. *Engineering shops and factories*. New York: McGraw-Hill, 1912, p. 22. Para la diferenciación entre *continuous industry* y *assembly industry*, véanse R.H. Lansburgh. *Industrial management*. New York: John Wiley and Sons, 1928, p. 98; y W.N. Mitchell. *Producción industrial racionalizada*. Madrid: Aguilar, 1954 (la 1ª ed. en inglés es de hacia 1940), p. 176-177. De gran interés para todos estos asuntos es la obra de divulgación de L. Torres Márquez. *Organización de espacios en la empresa (Distribución en planta)*. Madrid: Organización Sindical, Formación Empresarial, 1965. Para la analogía ferroviaria, véanse G.A. Pérez Sánchez. “Los Talleres Principales de Reparación de la Compañía del Norte en Valladolid: Un estudio de Historia Social”. *Investigaciones Históricas. Época moderna y contemporánea*, n° 12, 1992, p. 255-284; y L. Santos Ganges. “Una gran instalación productiva en la ciudad: La estación de la Compañía del Norte y sus talleres”, en P. Carasa Soto [coord.] *La ciudad y el tren: Talleres y ferroviarios en Valladolid, 1856-1936*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid, 2003, p. 113-141.

³⁸ Martínez Vara, T. y De los Cobos Arteaga, F.: “Los talleres generales de MZA (Atocha) (1858-1936)”, *Investigaciones Geográficas*, 50, 2009, pp. 19-40. Lalana, J. L.: «Establecimientos de grandes reparaciones de locomotoras de vapor: los talleres de Valladolid», en *Revista de Historia Ferroviaria*, n° 4, 2005, pp. 45-82; Lalana, J. L.: «Los talleres generales en el ferrocarril europeo. Un patrimonio olvidado», en *Revista de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones [TST]*, n° 12, 2007, pp. 70-93.

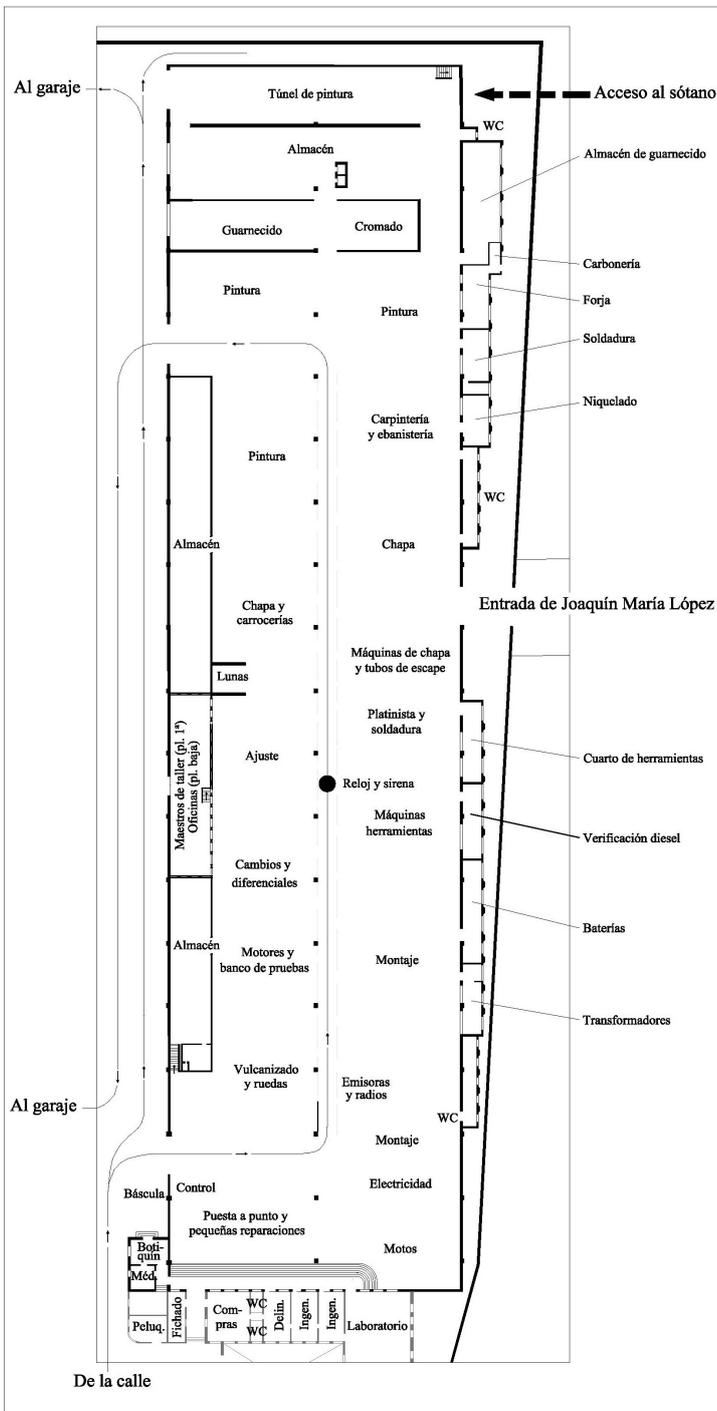


Figura 9. La planta de la nave de talleres, años 1960. (Elaboración propia a partir de *Revista de Arquitectura Nacional*, 1951; e informaciones orales y gráficas de Pako, 2019-20.)

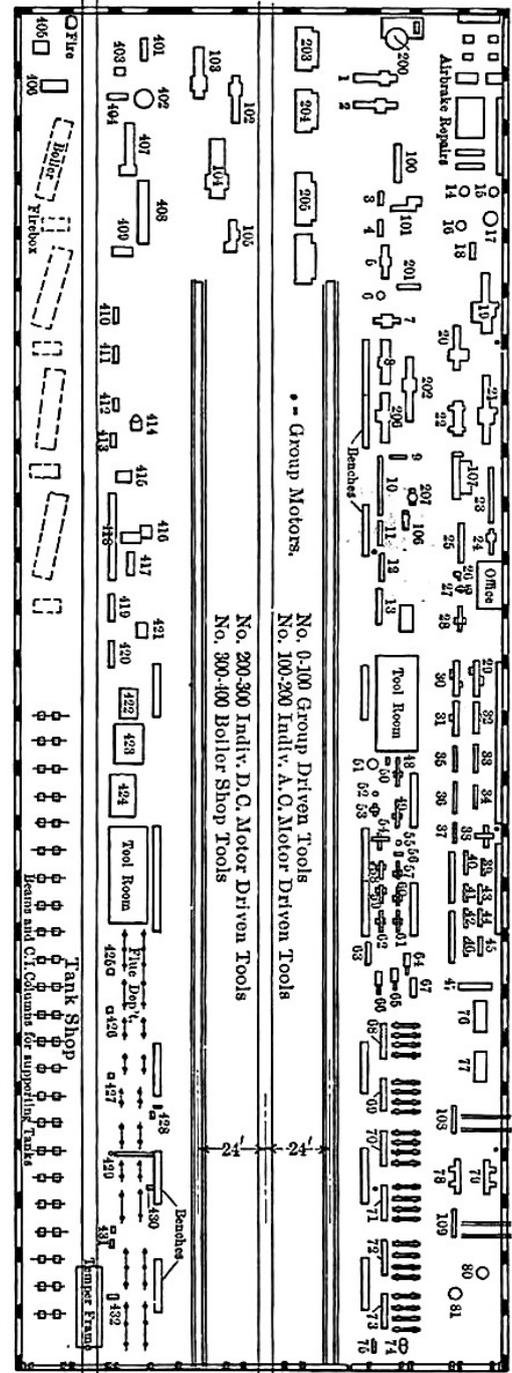


Figura 10. Una propuesta norteamericana para la organización espacial de un proceso de series intermitentes. (H.G. Tyrrell. *Engineering of shops and factories*. New York: McGraw-Hill, 1912.)



Figura 11. El orden desordenado del ambiente de trabajo en una vista parcial de la nave de talleres, años 1940-50. (<https://www.youtube.com/watch?v=PQQYqVSHTMs.>)

Esa notable atención prestada a la movilidad de materiales apunta ya hacia una organización en *direct-line*, la característica de los pioneros modelos fordistas de fabricación, basada en una secuencia ordenada de dentro a fuera, de los componentes a los bloques, y de éstos al montaje final. Pero aquí se trata de una atención meramente *general* (o, si se quiere, sólo deseada: el fantasma de un deseo),³⁹ imposible de concretarse en *particular*.

Porque es verdad que parece advertirse en el taller del Parque Móvil una evidente lógica en tres grandes áreas más o menos secuenciadas: trabajos relacionados con la mecánica y la electricidad (motorización, sistemas de dirección, transmisión, baterías y demás), trabajos de carrocería (chapistería, elaboración y montaje de carrocerías, cromado, lunas y guarnecido) y, finalmente, en el tramo meridional de la nave, trabajos de pintura y acabados. Pero también es cierto que, fuese por la naturaleza del vehículo (moto, coche, camión, autobús) o por la entidad de la tarea de reparación (pequeñas reparaciones y puesta a punto, por un lado, reparaciones mayores, por otro), se advierten en el plano atribuciones espaciales específicas y discretas, no integradas en la secuencia general continua. Y más aún en el caso de algunos trabajos y oficios que, fuese por su propio contenido, su riesgo, su delicadeza o su condición mixta (en parte insertos en la secuencia general y en parte polivalentes), se vieron desplazados fuera del edificio principal de la nave. Es el caso del taller de forja (y su carbonería), los de soldadura y niquelado, el de los vehículos de gasoil o los de baterías y transformadores.⁴⁰

Recompongamos el proceso real de trabajo: “[¿Cómo es el proceso?] [El conductor] va al jefe de sección [...] de su planta [en el garaje]: ‘Necesito llevar el coche al taller, que tiene no sé qué’ [El jefe de sección pregunta, y el conductor responde:] ‘Pues no sé qué’. [Cumplimenta una hoja para sí y otra para el servicio técnico.] Entonces, cuando tú llegas [al taller], dejas el coche y te vas con tu hoja. [...] Ya en recepción de Talleres, en la puerta de entrada de coches:] ‘¿Qué te ha pasado?’; y tú: ‘Nada, que hace una cosa del cambio y tal’; y él: ‘Pues nada, [a] Puesta a punto’, Pequeñas reparaciones: pues cambiar bombillas, cambiar no sé qué, pin pan. Ahí ven lo que tiene realmente, y se lleva el coche a un sitio o se distribuyen las cosas. A donde sea: si es para chapa, va a Chapa; si es para mecánica va a Mecánica. [...] [Y el coche puede tardar lo que sea, ¿no?; no hay tiempos fijados, ¿no?] Claro... La mecánica es una cosa que, hasta que no estás encima, no sabes qué va a pasar. Es una avería de frenos; bueno, la avería de frenos es una cosa, ¿pero por qué falla? Entonces ya de una cosa pasa a otra; entonces ya es más tiempo y ese rollo. Si es cambiar unas pastillas simplemente de freno, pues veinte minutos, ¿no? Tienes un horario: empiezas a las 9 y a las 10 pam, pam: firmas [la hoja de trabajo, que anda con el coche] y punto. Levantas, aflojas las ruedas, cambias las pastillas; vas a otros talleres, ¿vale?, a por no sé qué de frenos, vas a Materia prima, coges... A lo largo de este pasillo, hay diferentes zonas, hay una zona de herramientas, donde están las herramientas especiales: llaves, tuercas..., no sé, brocas. [De todo.] De todo: sacabocados... Entonces tu tienes unas chapas con números (yo tenía una chapa, o seis chapas con [número] 334). Entonces, iba: ‘Me hace falta una máquina de taladrar’; e iba al Cuarto de herramientas: ‘Dame una máquina de taladrar’, dejaba la chapa y me llevaba la máquina de taladrar; hacías el taladro, brrrr; devolvías la máquina de taladrar y te daban la chapa (‘toma’), y así para cada cosa. [...] Había mucho material y mucha gente, mucha gente que hacía de todo. Entonces, te especializabas en eso”.⁴¹

Especializarse en hacer de todo: ¿cabe acaso expresión más precisa de la posición del trabajador de oficio bajo el modelo de la des-organización del trabajo, del caos ordenado de una gran manufactura heterogénea? Hacer todo, hacerlo bien y hacerlo rápido: “La mayoría del personal es rápido, ¡eh!, ó sea que escaquearse, no”.

En las condiciones señaladas de relativa autonomía de los trabajadores de oficio, su control no podía asentarse apenas en la secuencia de trabajo, en su entraña (había hojas de trabajo, pero no hojas de tiempos prescritos); y se veía obligado a desplegarse desde su exterior y a limitarse a la mera presencia (a través del fichado en la única entrada de personal [Figura 12]), a la regulación general de la jornada (a través del reloj y la sirena ubicados en el centro de la nave) o a la supervisión visual desde las oficinas de los ingenieros o, sobre todo, desde la planta superior del cubículo acristalado situado en el centro del paramento oriental (denominada *el palomar* por los trabajadores), que albergaba a relojería y cuentakilómetros y, muy significativamente, a los dos maestros de taller, uno para la mitad norte de la nave y otro para las secciones de la mitad sur.⁴²

Esa misma autonomía relativa permite entender que la jerarquía (aprendiz, oficial de 3ª, oficial de 2ª, oficial de 1ª, contra maestros y maestros de taller) se encontrase más regulada por un criterio de simple antigüedad que por una atribución diferenciada de funciones productivas. Permite entender igualmente que algo tan real (¡y no formal!) como la diferente constitución física tuviese relevancia en la formación de los equipos: “Altos y fuertes, a camiones -nos dice Pako-. Allí éramos todos altos, parecíamos un equipo de baloncesto. Imagínate para montar las ruedas: pues entre ocho o diez haciendo palanca; luego los pequeños, claro, eran los que cabían debajo de los coches, los que tenían los dedos más finos, y les entraban las manos por todos los sitios”.⁴³ Y es también aquella relativa autonomía la que permite entender la permeabilidad categorial de las tareas efectivamente realizadas. Una buena parte de ellas,

³⁹ En entrevista con un plano delante, Pako señalaba con el dedo los dos extremos del taller al tiempo que decía: “Desde que entras aquí hasta que llegas [...] aquí, es un sitio donde se hacían [es decir: se trabajaban] los coches desde el inicio [...] hasta el final” E001.

⁴⁰ Hay que recordar aquí que algunos de ellos, como el de forja, fabricaban productos que nada tenían que ver con la secuencia general de la nave de talleres (rejas para el poblado de San Cristóbal, por ejemplo, como ya sabemos); cosa que hacía igualmente el taller de carpintería. Algunas de las herramientas fabricadas por este último (y no adquiridas en el exterior) parecen haber favorecido la confianza de los trabajadores: “Las borriquetas que usábamos -relata Pako- sabíamos que eran seguras porque se habían hecho en el Parque Móvil, en la sección de Carpintería: allí tenían de todo: tenían sierras circulares, tenían lijadora, tenían sierra de disco, todo tipo de maquinaria, y con eso hacían unas borriquetas que no se rompían nunca” E001.

⁴¹ Pako. E001.

⁴² Pako E001 y, del mismo, comunicación escrita de 5-I-2020.

⁴³ Pako. E001.

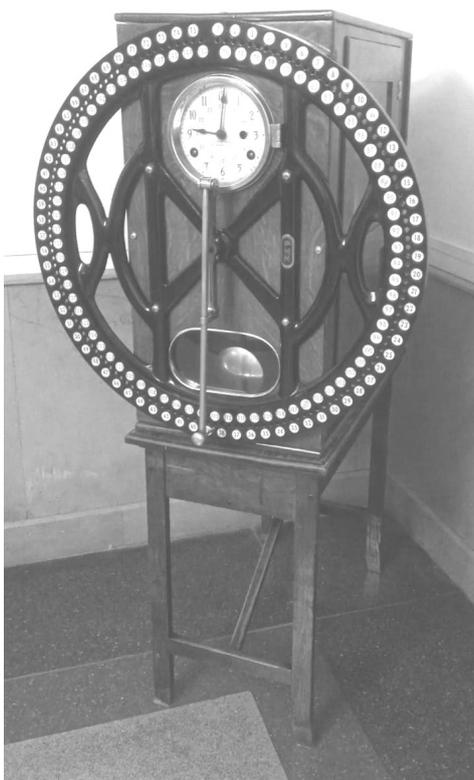


Figura 12. Una de las máquinas de fichado. (Col. particular.)

en efecto, debían hacerlas indistintamente operadores de graduación muy diferente, ya que, por un lado, el trabajo con fuerte contenido artesano no se aviene bien con la separación entre técnica y práctica, al tiempo que, por otro, la imprevisibilidad de las situaciones requiere que las intervenciones las realice directamente el equipo de dos o tres personas que está pensando en la solución de cada caso.

Dejemos que, a su manera, Pako nos lo describa por lo largo, una vez que, acabado el servicio militar, volviese al taller, ya como oficial de 3ª: “Me dieron caja de herramientas y aprendiz, tuve mi aprendiz, Agustín. [*¿Te daban caja de herramientas?*] Sí, sí, una caja de herramientas con toda clase de llaves, llaves fijas, de estrella, de curvadas, alicates, de juntas, no sé qué; caja de herramientas, pum, pum. Yo me había agenciado un banco, un banco de trabajo que [...] se había hecho en el Parque Móvil, así de grande, ¡de acero con ruedas..., que pesaba...!; se había forrado de chapa con tornillo ¡bueno! Y ya con mi gorro, me dieron los primeros trabajos. Paco, mi jefe entonces: ‘El camión tal, a la nave’. Un portátil venía con las herramientas, enchufabas en las columnas ésas la toma de corriente [y] a hacer lo que fuera. Cambio de motor [, por ejemplo]: pues hay que sacar el motor, hay que desmontar la chapa, hay que tal, los anclajes, pun, pun. Bueno, sacar motor, traer motor aquí, ¡tú llevas el motor entero! Aquí, en la nave, o llevas carretilla eléctrica también...; [...] venía Jacinto [...] con una carretilla que hicimos o nos hacían en Forja; hacíamos los soportes, hacíamos el diseño para sujetar los motores (porque, ¡claro!, cada motor es diferente, cómo se metían, había que desmontar unos, otros se vaciaba la cabina). [*O sea, te daban trabajos que, si tú los sabías hacer, los hacías tú, y si no, pues se lo pasaban a uno de 2ª o a uno de 1ª.*] Sí, efectivamente. [*¿Y tenías un aprendiz?, ¿cada oficial de 3ª tenía un aprendiz? O sea, erais una pareja, ¿no?*] Sí, sí, una pareja. [*Una pareja hacía una tarea...*] Una tarea concreta, concreta o especializada. Normalmente era siempre lo mismo, porque cambiar un embrague [...] era sacar la caja de cambios, cambiar el disco, sacabas la maza de embrague, ponías el embrague nuevo, lo limpiabas, lo tapabas y cerrabas el capó, terminabas y aprobado. [*¿Y estábais especializados en una tarea, (por ejemplo,) en el cambio de embrague?*] No, te daban de todo: cambiar pastillas de freno, lo que fuera. Luego, ya dependía de [l tipo de vehículo]. Normalmente, los camiones pues eran todos de aire, ¿no? Entonces, bueno, pues eran sistemas neumáticos, de eso que fiuuu, cambiar las válvulas, el tal, el cual. [*O sea, que cada día era una cosa diferente más o menos, ¿no?*] Hombre..., ¡cada día...! Cada vez que terminabas un vehículo (que tú le dabas un poco larga también, ¿no?), hacías lo de los tiempos esos famosos, porque, claro, los tiempos famosos significan que tú has desmontado una cosa y llevas esa cosa [a otra sección]; pero, ¡claro!, no se la vas a entregar a este hombre [por]que está hecha polvo, [así que] cogías el motor que venía hecho unos zorros con la cadena de la pluma, llegabas al engrase, aquí en medio de Ajuste y había unos depósitos de ácidos [...] en los que] tú metías las piezas y ahí se limpiaban, y había unas máquinas de presión [y] con una pistola limpiabas los motores y ya llevabas el material limpio. [*¿Eso lo hacías tú?*] Sí, sí. [*O sea, tu ibas a la estación esa y trabajabas tú con...*] Sí; cogías la pistola esa con jabón ese especial, y entonces hacías fiuuu, lo regabas bien y eso se quedaba más o menos limpio. Y las cosas más difíciles, pues muchas

cosas también se desmontaban y eran los propios limpiadores los que lo hacían. Por ejemplo, una caja de cambios; y ellos al desmontarla, pues la metían en esa cosa, en esos depósitos de ácido, con una grúa; y estaban ahí un tiempo, en el líquido maldito (le llamabas ¡el líquido maldito!). Metías ahí la cosa. [*Y salía nueva.*] Toda la basura se quedaba abajo, y eso se descomponía; luego llegabas y lo regabas. Era un área especializada para limpiar las piezas digamos especiales; había que entrar allí protegido, claro, con guantes, con gorro. [...] Tu, mientras tanto eso se quedaba *stand by*, [...] te daban otra cosa [...] y,] cuando ya estaba, volvías a él [al coche], pun, pun, prueba y ya está”.⁴⁴

4. La escuela de aprendices

Resulta evidente, a la vista de todo lo referido hasta ahora, el elevado grado de cualificación profesional requerido para el trabajo de taller, tanto por lo que hace a conocimientos técnicos como en lo que se refiere a habilidades manuales y capacidad física: diagnosticar averías, plantear soluciones, planificar trabajos, economizar materiales, conocer la herramienta, improvisar sobre la marcha. Como en otros lugares con modelos de trabajo similares, ello suponía que, a medida que se aprendía el oficio, el conjunto de la actividad se hacía más y más dependiente del trabajador, que iba adquiriendo una suerte de *derechos de propiedad* sobre el puesto, generándose así un mercado interno de trabajo en el que el trabajador de oficio produce trabajo al tiempo que reproduce la fuerza de trabajo: *trabaja enseñando, enseña trabajando*, en suma.

Tal es el contexto concreto en el que cabe entender el papel crucial que el control del aprendizaje parece haber ocupado en la estrategia general de gestión de la mano de obra de los talleres del Parque Móvil: un intento de reducir o racionalizar los tiempos de formación, por una parte, y de estandarizar saberes y formalizar protocolos, por otra; un intento de reducir las culturas empíricas del oficio a competencias y capacidades de la formación profesional reglada. Un propósito, sin embargo, limitado y tensionado, como evidencia la obligada combinación de ambos modelos: clases teóricas, sí; pero también participación directa en el trabajo real.

Jesús Prieto Rincón, el ingeniero director, parece haber sido muy consciente del lugar crucial del aprendizaje en el proyecto que le había sido encargado. Aún antes de la reconstitución formal del propio Parque Móvil, cuando era director técnico del Parque Automovilista y Radio del Servicio Nacional de Seguridad, hubo de concebir una Escuela de Aprendices para “los hijos de los obreros y de los funcionarios de este Organismo”. Era a finales de 1939. Se concretaba en clases diarias de tres horas, desde las 6 de la tarde, hora de salida del trabajo, hasta las 9 de la noche, un lapso que consideraba de elevado riesgo de “desmoralización” de los adolescentes. Sin solución de continuidad, esa primera escuela habrá de convertirse en la Escuela de Aprendices del Parque Móvil. Será en el curso de 1940-41 cuando Prieto consiga la primera consignación presupuestaria al respecto (25.000 pesetas), destinada en lo esencial a contratar con Auxilio Social la comida y la cena de los estudiantes, 25 de los cuales pudieron además hacer la primera comunión que, al parecer, la guerra les había negado. A partir del curso siguiente, la escuela se formalizará, con exámenes de ingreso para las treinta plazas disponibles, establecimiento de dos niveles (uno general y otro adelantado), fijación de contenidos (Dibujo, Matemáticas, Física y electricidad y Cultura general, además de Mecánica teórica y práctica en el caso del nivel adelantado) y reorganización de los horarios, que hubo de permitir que los aprendices más aventajados quedasen relevados de trabajo, con seis horas de estudios y tres de prácticas.⁴⁵

La imposibilidad de acceder a los archivos del Parque Móvil nos impide entrar en la consideración detallada de muchos otros aspectos. Afortunadamente, sin embargo, disponemos de ricas informaciones orales, aunque referidas a los años 60. Todos nuestros entrevistados enfatizan el hecho de que, para optar al ingreso en la escuela, “*tenías que ser hijo*” de algún trabajador del Parque, lo que no hace sino reforzar la ya señalada vinculación de la escuela con la realidad de un mercado interno de trabajo.⁴⁶ Dada esa condición, consideremos el asunto con algún pormenor más, toda vez que se trataba de aquel momento crucial de la vida de los adolescentes en que ellos y sus familias habían de decidir acerca de su futuro. G., un informante que había nacido hacia 1952, y vivido en el poblado de San Cristóbal desde el año siguiente, decía con carácter general: “Cuando llegabas al final de los cursos en el colegio [para entonces ya plenamente funcional], si no habías pasado al instituto y tal, el director llegaba a los chicos [con edad de 13-14 años] y les decía: ¿Te interesa ir a la Escuela de Aprendices del Parque? Y entonces ibas”. Y sin embargo, a la concreta pregunta de si el ingreso en Aprendices era el resultado de una elección propia o no, respondía: “Yo puedo decir que, en mi caso, ha sido un poco impuesto, porque yo me acuerdo de que, cuando me examiné del colegio, llegó el director muy ufano, llamó a los familiares [...] y les habló muy bien de mí: como un niño privilegiado, como que ya sabía un montón de cosas; y entonces todo eso llegó a mis oídos. Y entonces qué pasó; pues que me despreocupé un poco en los estudios en aquel momento [...]. Y cuando llegamos al examen del instituto [es decir, la otra opción de continuación de los estudios], pues a mí los exámenes orales me cortan mucho, soy una persona muy tímida en ese campo (de pequeño), y además, luego, que yo estaba acostumbrado a tratar con profesores, y a mí me preguntaba una señorita [*risas*]; y de lo de la parte práctica (que hacíamos una serie de operaciones) lo hice prácticamente bien y tal.

⁴⁴ Pako. E001.

⁴⁵ “La Escuela de Aprendices del Parque Móvil de Ministerios Civiles”. *Móvil: Revista de Automovilismo*, nº 1, 1-XI-1943. Vale la pena contrastar lo dicho con el caso de la Escuela de Aprendices de la empresa castellanense Segarra, presentada por el régimen franquista como un auténtico modelo en la materia: A. Payà Rico. “Formació professional, instrucció i adoctrinament a l’empresa Segarra (la Vall d’Uixó, Castelló) durant el franquisme”. *Educació i Història: Revista d’Història de l’Educació*, nº 15, 2010, p. 229-252.

⁴⁶ Blanca, (subr. nuestro), E004.

[...] La cuestión es que me suspendieron. Entonces llegué en septiembre y fui a preguntar al instituto, y me preguntaron si había pagado la matrícula. Y dije que no lo sabía [...]. ‘Oye, ¿y cuánto es?’ Y me parece que entonces costaba 75 pesetas. Y yo le digo a mi madre: ‘Oye, que hay que pagar una matrícula de tanto. Y me dijo que era imposible, que no tenía dinero, que no se podía; y ya me quedé en el colegio’ hasta los 14 años. De manera que cuando le ofrecieron pasar a la Escuela de Aprendices, y animado por su madre, “yo ya estaba predispuesto a decir sí”.⁴⁷

LC/ml



MINISTERIO DE LA GOBERNACION

PARQUE MOVIL DE MINISTERIOS CIVILES

Madrid, 29-0ctubre-1965

Lugar y Fecha

Su ref.:

N/ref. PERSONAL.- 15952

Asunto: Orden disponiendo ingreso de un Aspirante como Aprendiz, destinándole a Talleres Centrales.

Destinatario:

Sr. D.

M A D R I D.

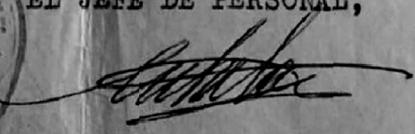
El Ilmo. Sr. Ingeniero Director de este Organismo, en esta fecha dice al Sr. Ingeniero Jefe de la Sección Técnica y Servicios de Talleres, lo que sigue:

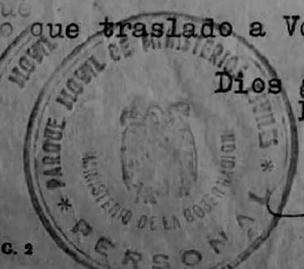
En uso de las atribuciones que me confiere el artículo 99 del vigente Reglamento de Régimen Interior de este Organismo, de 27 de julio de 1.943, he tenido a bien disponer el ingreso en el mismo, como Obrero Jornalero con la categoría de APRENDIZ DE PRIMER AÑO, del aspirante aprobado [redacted], destinándole a prestar sus servicios a los Talleres Centrales, plantilla de MADRID, para cubrir vacante de su categoría existente en los mismos; quien a partir del día 18 del actual mes de octubre, fecha en que comenzó a prestar sus servicios, percibirá una remuneración diaria de 26'25 ptas., debiendo remitir a la Sección de Personal la documentación que al dorso se detalla.

Lo que se traslada a Vd. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a Vd. muchos años.

EL JEFE DE PERSONAL,





2/3 A 4 (198x210) Mod. S. G. 2

Figura 13. Hoja de destino en Talleres de un aprendiz, 1965. (Col. particular.)

Con ser diferente, el caso de Pako pone igualmente de manifiesto el peso de los factores económicos en las decisiones de ingreso. Había acabado en el colegio el bachillerato elemental con catorce años y, como sus hermanos y hermana, se puso a trabajar, en su caso en un establecimiento de fotografía: “Éramos muy grandes y entonces comíamos mucho, [y] mi padre el único sueldo que ganaba él para toda la casa, [así que] ¡a currar!”. Y a la vuelta de un año, ya con quince, habría de volver al Parque para ingresar en Aprendices (Figura 13).⁴⁸

Ya allí, los estudiantes-trabajadores pasaban un año de Preaprendizaje, que “era para ver si tú valías, si valías para el trabajo, no sé...”, nos dice Pako (que pudo ahorrárselo, al parecer, por haberlo demostrado en su trabajo externo). Seguían cuatro años en los que los aprendices trabajaban en talleres de 7 a 12 de la mañana y asistían a clase desde el mediodía hasta la 5 de la tarde. A lo largo de los tres primeros cursos, una parte de las asignaturas eran teóricas, fuesen técnicas referentes a automovilismo o fuesen generales, como Física, Química, Matemáticas, Dibujo lineal o Religión. El último curso, por su parte, incluía Tecnología y prácticas de taller (Figura 14).

⁴⁷ Gonzalo, E005

⁴⁸ Pako.



Figura 14. Trabajos prácticos en la Escuela de Aprendices, años 1940-50. (Col. particular.)

Nuestros informantes valoran su paso por las clases de la escuela como una gran experiencia, hasta el extremo de la admiración sincera por sus profesores: “Entonces Bermejo, que era mister puntilloso, [te decía]: ‘Que el calibre no sé qué, que aquí faltan dos micras, aquí no sé qué’. ¡Una micra...! Bueno, te enseñaban a medir y, bueno, toda la parte de digamos la rosca, el paso de rosca, pues hacías la terraja, hacías las brocas, hacías el taladro, hasta los cálculos. [...] Los profesores [...] eran profesionales, no tenían títulos; ésa era gente que había mamado [...] de la práctica: gente del oficio, gente del oficio. [...] ¡MacGyver era un aprendiz comparado con esta gente! Esta gente hacía maravillas”.⁴⁹

Y luego estaba el taller de verdad. Cobrando “muy poco, 1.050-1.100 pesetas” mensuales,⁵⁰ el aprendiz llegaba al taller. Una vez allí, y en palabras de Pako: “Me pregunta el jefe de allí: ‘Usted qué?, ¿qué quiere’ y tal; y yo: ‘Me gustaría ser tornero’. ‘¿Tornero? Pues mira, de tornero no, no hay plaza de tornero; ¿quiere ser mecánico?, y digo: ‘Pues mecánico’. Así que mecánico”.⁵¹ De acuerdo con el rito de ingreso habitual en las culturas de oficio, el neófito pagaba novatadas: “Tu entras allí medio novato, muy asustado, como que es un mundo diferente total para ti, [...] pero luego surgen las primeras bromas que te gastan”, nos contaba otro informante, aunque apostillaba que “la relación era muy sana y muy maja”; por su parte, Pako nos dice: “No me han echado putadas como hacían a los aprendices, nada, aparte de que he sido muy grande y muy grueso [*risas*]; me respetaban, siempre me ha respetado la gente mucho en ese sentido, pero había gente que la traían... por la fila ¡pun, pun, pun!: el tipo de cosas que se hacen todos los chavales..., pues esas”. Preguntado G. acerca de las relaciones con el oficial al que era asignado cada aprendiz, reiteraba que “la relación con los oficiales también” era buena (a diferencia de lo que ocurría con los jefes: “había un gran temor [...]; en cuanto te vieran hablar o fuera de tu puesto, te podían llamar la atención”). También era fructífera, al parecer: aunque, como al principio “éramos poco prácticos en la mecánica, [sólo] ayudábamos a los mayores” (limpiar con brochas piezas muy sucias, acercar piezas al oficial), “de vez en cuando te dejaban montar alguna cosa”, limar y lijar y tareas por el estilo: “aprendías con gran facilidad y muy bien”. Allí hubo de oír G. que, en los talleres particulares de fuera, era práctica habitual que si el oficial tenía que hacer un trabajo delicado (por ejemplo, un cuadro de distribución), alejaba al aprendiz con disculpas como “tráeme tal pieza” o “tráeme un bocadillo” para que el aprendiz no viera cómo lo hacía, por temor a que le pudiera “pisar el puesto”: “en el Parque eso no sucedía, teníamos una gran suerte”.⁵² La relación con el oficial era

⁴⁹ Pako.

⁵⁰ G.

⁵¹ Pako.

⁵² Pako y G. Otras tareas: limpieza del área de trabajo, rascado de los suelos, traer gasolina del surtidor para la limpieza de piezas, cargar con la caja de herramientas en el carrito, mover el banco de trabajo a la sección correspondiente (Pako, comunicación de XII-2019).

clave en la vida del aprendiz. No sólo era determinante en cuanto a las diferentes condiciones de trabajo, sino también en su formación (y, por tanto, en su porvenir profesional), lo que de paso permite entender que el futuro trabajador, como ponen de manifiesto nuestros informantes, se acordase de él durante toda la vida: como *su maestro*. Pako recuerda bien al suyo más de medio siglo después de que lo conociese el 18 de octubre de 1965: “Se llamaba José Casetas Garañana, de origen catalán y [...] fue mi oficial hasta su muerte. [...] Trabajaba en Montaje y [estaba] especializado en camiones, autobuses y grúas. [Era] un oficial muy peculiar y respetado..., menudo, boina calada y mirada brillante”.⁵³

Y a partir de ahí, y acabado el aprendizaje (normalmente hacia los 18-19 años), se abría el itinerario laboral propiamente dicho (Figura 15). Lo más habitual parece haber sido que, tras cumplir el servicio militar, el antiguo aprendiz volviese al taller ya como oficial de 3ª, al que, reproduciendo el sistema, le era asignado su propio aprendiz. El paso a oficial de 2ª era automático, de acuerdo con escalafón (“o sea, pasabas de un perfil tal a otro perfil, pero no porque a lo mejor supieras más o supieras menos, sino porque había [es decir, quedaban libres] las plazas que cubrían ese puesto”),⁵⁴ y de nuevo en función del escalafón, y ahora previo examen de capacitación por el maestro de taller, se producía el acceso a la oficialía de 1ª.

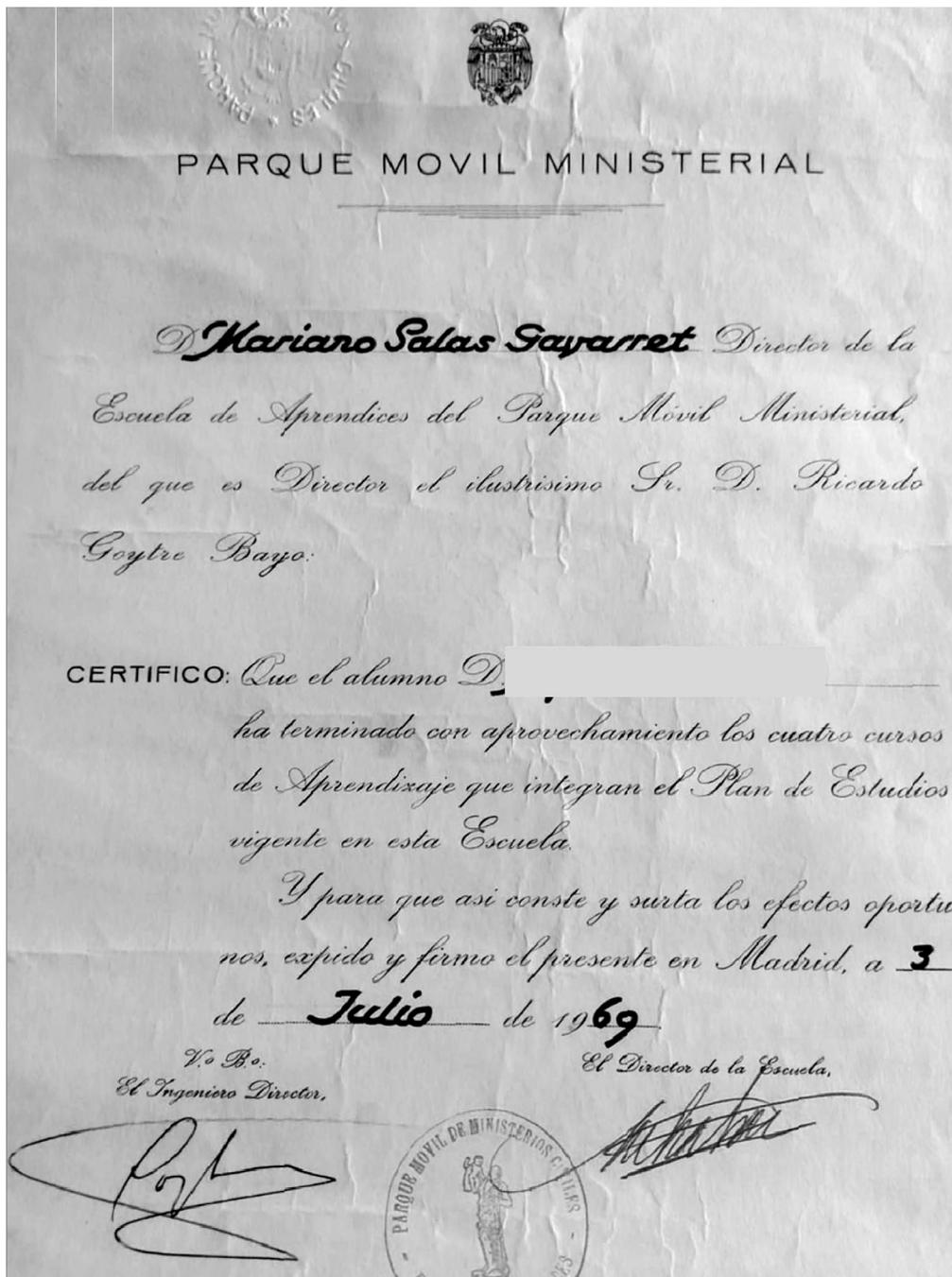


Figura 15. Diploma de fin de estudios en la Escuela de Aprendices, 1969. (Col. particular.)

⁵³ Comunicación escrita de 28-I-2020.

⁵⁴ Pako.

5. Conclusión

La célula esencial de la organización del trabajo en los talleres del Parque Móvil, según hemos visto, es una tríada indisoluble: el oficial, su banco y caja de herramientas... y su aprendiz. Esta célula simple evoca, no obstante, todo un conjunto de características que perfilan un modelo productivo específico: la conformación de mercados internos de trabajo, la formación mitad teórica y mitad práctica que requiere el oficio de mecánico, la autonomía y la desvinculación formal entre condiciones de trabajo y productividad, la presencia de dispositivos disciplinarios enmarcados en la llamada nueva democracia industrial y la escuela de recursos humanos, la consideración de la familia como unidad productiva y reproductiva esencial, la salarización indirecta y los beneficios sociales a la comunidad, la formación de una cultura de empresa y el sentimiento identitario de pertenencia, etc.

Todo ello se produce, sin embargo, en el seno de una institución altamente militarizada y jerarquizada, adecuada tal vez para articular la organización del servicio de transporte y el manejo del colectivo de los conductores y de los empleados, pero que choca conceptual y estructuralmente con ese sistema de relaciones laborales y de gestión managerial característico del obrero de oficio del taller, que requería de estructuras disciplinarias más horizontales y participativas. En expresivas palabras de Pako: “Lo que sí que yo he visto a los encargados de sección es tener que pasar revista, como en la mili; sí, sí: revista militar, revista del material y del uniforme. Era una rutina, como en la mili [risas], que se hace por inercia, ¿no? Pero, para que te hagas una idea un poco del ambiente: teníamos esa cosa [de] que había muchos mandos, capitanes, tenientes, coroneles..., y entonces aplicaban esas cosas; pero luego, en la parte técnica, pues había como si dijéramos más democracia, ¿no?”.⁵⁵

6. Entrevistas utilizadas

- E001, Pako, varón, trabajador mecánico del parque e hijo de conductor (60 años), entrevistas y conversaciones realizadas entre 2019 y 2020. Su padre, chófer de camiones en el ejército, fue destinado a Tetuán terminada la guerra, donde nace Pako y pasa su infancia hasta 1956, cuando su familia es trasladada a Málaga hasta que se trasladan a vivir al Parque cuando su padre consigue plaza en 1960.
- E002, Blanca, mujer, administrativa del Parque, hija de Policía empleado del parque (55 años), 2019
- E003, Pedro, administrativo, jubilado, con un cargo de responsabilidad en la empresa, reclutado de un Batallón de Trabajo (preso republicano) en 1949, entrevista realizada en 1981.
- E004, Blanca, mujer, nacida en 1955 en el Parque, hija de un comisario de policía de la DGS. Su madre también trabajó como oficinista contable en el Parque de soltera. Segunda de siete hermanos, también trabajó en las oficinas del PMM desde los 18 años. Entrevista realizada en 2019.
- E005, Gonzalo, trabajador del taller nacido en 1952 en el Parque y estudiante de la escuela de aprendices, entrevista realizada en 1981.

7. Bibliografía

- Babbage, C.: *Tratado de mecánica práctica y economía política*. Edición crítica a cargo de Juan José Castillo. Buenos Aires: Miño y Dávila, 2015.
- Babiano Mora, J.: *Paternalismo industrial y disciplina fabril en España, 1938-1958*. Madrid: Centro Económico y Social, 1998
- Bensoussan, V.: *Les artisans réparateurs d'automobiles: Entreprises et lignées familiales: Histoire et perspectives d'avenir*. Tesis de doctorado en Sociología. Lille: Université de Lille, 2000
- Catalán Vidal, J.: *Fábrica y franquismo, 1939-1958: El modelo español de desarrollo en el marco de las economías del sur de Europa*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 1993
- Carasa Soto, P. [coord.]: *La ciudad y el tren: Talleres y ferroviarios en Valladolid, 1856-1936*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid, 2003.
- Castillo, S. [coord.] *El trabajo a través de la historia*. Segundo congreso de la Asociación de Historia Social. Madrid: Asociación de Historia Social, 1996
- Equipo EIDA. *Getafe: La lucha obrera bajo el franquismo*. Madrid: Madrid, 1977
- García-Funes, J.C.: *Espacios de castigo y trabajo forzado del sistema concentracionario franquista*. Tesis doctoral realizada bajo la dirección de Emilio Majuelo Gil y Fernando Mendiola Gonzalo. Pamplona: Universidad Pública de Navarra, 2017,
- Henar González, D., Pons Carlos-Roca, M.: *El Parque Móvil del Estado: 80 años de servicio público a través de la movilidad*. Madrid: Parque Móvil del Estado, 2015.
- Kimball, D.S., Kimball, D.S. (hijo). *Principios de organización industrial*. Buenos Aires: El Ateneo, 1954.

⁵⁵ E001 Pako.

- Lalana, J. L.: «Los talleres generales en el ferrocarril europeo. Un patrimonio olvidado», en *Revista de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº. 12, 2007, pp. 70-93.
- Lalana, J. L.: «Establecimientos de grandes reparaciones de locomotoras de vapor: los talleres de Valladolid», en *Revista de Historia Ferroviaria*, nº 4, 2005, pp. 45-82.
- Lansburgh, R.H.: *Industrial management*. New York: John Wiley and Sons, 1928
- Martínez Vara, T. y De los Cobos Arteaga, F.: “Los talleres generales de MZA (Atocha) (1858-1936)”, *Investigaciones Geográficas*, 50, 2009, pp. 19-40.
- Marx, C.: *El capital: Crítica de la economía política*. México: Fondo de Cultura Económica, 1946
- Mitchell, W.N.: *Producción industrial racionalizada*. Madrid: Aguilar, 1954 (la 1ª ed. en inglés es de hacia 1940)
- Payà Rico, A.: “Formació professional, instrucció i adoctrinament a l’empresa Segarra (la Vall d’Uixó, Castelló) durant el franquisme”. *Educació i Història: Revista d’Història de l’Educació*, nº 15, 2010, p. 229-252.
- Pérez Sánchez, G.A.: “Los Talleres Principales de Reparación de la Compañía del Norte en Valladolid: Un estudio de Historia Social”. *Investigaciones Históricas. Época moderna y contemporánea*, nº 12, 1992, p. 255-284.
- Tyrrell, H. G.: *Engineering shops and factories*. New York: McGraw-Hill, 1912
- Torres Márquez, L.: *Organización de espacios en la empresa (Distribución en planta)*. Madrid: Organización Sindical, Formación Empresarial, 1965.