

La eclosión de trabajos de carácter económico contrasta con la escasez de estudios sobre el factor humano. Como ya he señalado en reiteradas ocasiones, éste ha sido sistemáticamente soslayado. Tiene razón el prologuista de la obra que se reseña, Manuel Benegas, cuando recuerda que la organización del trabajo, las relaciones laborales, los niveles de implicación y motivación en la tarea, los niveles salariales o la evolución de la cultura laboral-empresarial son cuestiones que han sido poco estudiadas. Por ello, es de agradecer que la Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura, de la que él es Director Gerente, decidiese, en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la realización de un estudio que contemplara estas cuestiones en dicha UN durante la época de Renfe y, de paso, lograr la recuperación sistemática de un hábeas de información oral. El resultado es un libro bien escrito, magníficamente editado, que nos habla de los ferroviarios, de sus vidas y sus trabajos, de su subsistencia y su pensamiento, de sus luchas y sus logros. La elección de Pilar Folguera -especialista clásica- para dirigir el proyecto fue, como no podía ser de otro modo, afortunada, pero hay que valorar también la colaboración de los otros cinco autores -F. Cayón, M. Muñoz, Pilar Díaz, Pilar Domínguez y J.M^a Gago- que intervienen en el volumen. La obra comienza con dos capítulos introductorios del máximo interés para su comprensión. El primero consiste en una breve y clara exposición metodológica por parte de la propia directora del Proyecto. Para aquellos no avezados en la técnica de la historia oral, como es el caso del que esto escribe, este apartado no puede ser más pertinente. Obviamente, en él Pilar Folguera explicita los criterios relativos al diseño de la muestra -número y tipo de personas entrevistadas, marco geográfico, periodización- que garantizan su representatividad. En el segundo capítulo introductorio F. Cayón y M. Muñoz Rubio -expertos en los temas ferroviarios- analizan la evolución del empleo en la infraestructura a lo largo del período que se extiende entre 1941 y la actualidad y describen los cambios producidos en el diseño organizativo, que evolucionó desde la clásica estructura multidivisional heredada de la época de las compañías privadas hasta el surgimiento -ya en los 1990- de la unidades de negocio. La síntesis es excelente, aunque demasiado concisa. El libro propiamente dicho se inicia con el capítulo de Pilar Folguera sobre los directivos de la Compañía. Como ella misma indica, las entrevistas en profundidad le han permitido reconstruir la trayectoria profe-

El Mundo del Trabajo en Renfe, Historia Oral de la Infraestructura

Autores: Pilar Folguera (Directora), Pilar Díaz Sánchez, Pilar Domínguez Prats y José M^a Gago González.

Editorial: Mantenimiento de Infraestructura, Renfe y Fundación de Ferrocarriles españoles, 2003

Páginas: 352

ISBN: 84-88675-74-7

sional y personal del colectivo de ingenieros que ha dirigido la Infraestructura desde el comienzo hasta la actualidad. Como es sabido (M. J. González y P. Schwartz, Velasco), en los años de autarquía los Cuerpos de Ingenieros adquirieron un protagonismo sin precedentes en la vida económica y social de nuestro país. El llamado "ingenierismo social" se caracterizaba, de un lado, por no tomar en consideración los costes de oportunidad y por el culto a la eficiencia tecnológica pura, y de otro, por la firme creencia en la posibilidad de llevar a cabo un estrecho control "racional" y centralizado de la actividad económica en su conjunto, superándose las contradicciones del socialismo y el capitalismo a través de la acción (L.E. Pires y J.L. Ramos). El agotamiento del modelo autárquico supuso también el declive del protagonismo de los ingenieros en las políticas públicas, y abrió la puerta a los economistas y a las posturas liberalizadoras. En Renfe, los primeros cambios hacia una concepción empresarial se fraguan a partir de los setenta, y se consolidan de manera definitiva con las Unes. Técnicos y directivos, independientemente del momento y la procedencia, manifiestan un elevado grado de identificación con la empresa. Esta es una constante que se repite en todos los capítulos. Pilar Díaz es quien se ocupa del trabajo en Vía y Obras. El capítulo nos habla de los hombres y mujeres que trabajaban en la conservación y mantenimiento de las vías. En un primer momento, la mayoría procedía del mundo rural, sin ningún tipo de cualificación. Las condiciones de trabajo eran extremadamente duras y los salarios reales, muy bajos, se situaban por debajo de los de otros sectores. Sólo a partir de los ochenta las remuneraciones mejoraron notablemente. Pero en ese momento la mecanización expulsa al viejo trabajador y su lugar es ocupado por otro especializado al tiempo que se generaliza el sistema de contratos. Pilar Domínguez es autora de dos capítulos, uno referido a la vigilancia de la vía y el otro a los enclavamientos e instalaciones de seguridad. Sendos trabajos revisten gran in-

terés. Su brillante estudio de las guardesas merece una reflexión. La seguridad de la circulación de los trenes fue una de las mayores preocupaciones de las compañías ferroviarias. El régimen de concesiones les exigió la vigilancia permanente de aquellos puntos donde se produjera la superposición de vías con caminos tradicionales. Ello las obligó a incrementar el empleo más allá de lo previsto. La solución fue contratar mano de obra femenina. En la confluencia de caminos principales, así como en puntos especiales, el puesto siempre se reservó a los hombres, pero de las guarderías diurnas y de la custodia de los pasos a nivel de carácter secundario, que eran la mayoría, se encargaron mujeres que estuvieran emparentadas con algún trabajador de la vía. En sendos casos el jornal era muy bajo, aunque netamente inferior el de las guardesas, pues más que fruto de su trabajo se consideraba una "ayuda" para el grupo familiar. De este modo las ferroviarias lograron contener los costes laborales. El sistema continuó con Renfe. En los años cuarenta y cincuenta las guardesas representaban una de las categorías laborales más numerosas del personal de las Instalaciones Fijas. Esta mano de obra femenina disminuirá en la misma medida en que la empresa se moderniza y acabará desapareciendo entre ochenta y noventa. El caso de las guardesas representa uno de los ejemplos más diáfanos de la segmentación del trabajo según el género. J. M^o Gago y Pilar Folguera escrutan con gran acierto el trabajo en las instalaciones eléctricas y comunicaciones, sectores en este caso cualificados y donde la empresa ha incorporado con mayor intensidad los adelantos tecnológicos. Nada queda en la actualidad de las difíciles condiciones de vida de los primeros momentos. Se han aminorado los riesgos laborales y han mejorado sustancialmente las retribuciones. No obstante los empleados "echan en falta también el espíritu de grupo, el clima amistoso en el que se desarrollaba el trabajo, la coincidencia en los lazos sociales dentro y fuera de la empresa". Una novedad importante de este li-

bro la constituye el último capítulo –“Ser Ferroviario”- firmado por todo el equipo –Pilar Folguera, Pilar Díaz y J.M^º Gago- donde se expone lo que ellos definen como las señas de identidad propias del trabajador ferroviario: identificación con la tarea, predominio de los mercados internos, carácter endogámico, bajas retribuciones, acompañadas de salarios indirectos y de diversas prestaciones sociales... Su análisis sobre la encuesta realizada a los trabajadores de Renfe en 1982 y constituye el primer apartado del capítulo es de una finura exquisita. En cuanto que los autores hablan de la experiencia vital y de la consciencia de los protagonistas es imposible –al menos yo no me atrevo a hacerlo- plantear ninguna crítica fundamental. No obstante sí que me gustaría hacer algunas observaciones sin que ello suponga reducir ni un ápice mi inmejorable valoración sobre la obra. Pilar Folguera deja bien claro que la historia oral no se plantea en ningún caso la utilización de criterios cuantitativos de análisis. Sucede, sin embargo, que a lo largo del libro se formulan continuamente apreciaciones de tipo cuantitativo que no se cotejan con otras fuentes -que las hay- ni se contrastan con los trabajos ya realizados para otros sectores. Esto puede inducir a equívocos. Por ejemplo, todos los entrevistados coinciden en señalar que las retribuciones, incluidos los salarios indirectos y las prestaciones sociales, de Renfe eran in-

feriores a los que regían en otras empresas. No lo niego. Pero lo mismo expresaban los trabajadores de Norte y MZA, y no era verdad, lo que no quiere decir que no estuvieran explotados y que sus condiciones de trabajo fueran las más adecuadas. También ellos se sintieron identificados con sus empresas. Un término que es utilizado una y otra vez para explicar las relaciones laborales durante el franquismo es el de paternalismo. Surge la pregunta, como expresaba recientemente Soto Carmona, de si se puede considerar al régimen franquista como paternalista (desde luego no acaba de encajar bien con los supuestos que según P.Ackers debe cumplir). No se olvide el papel emblemático de Renfe dentro del sistema con todo lo que representaba. Una última cuestión: por bien que los agentes hayan sido elegidos ¿son suficientes treinta entrevistas para reflejar la historia de un colectivo tan jerarquizado y diversificado?. Por otro lado, si el control del discurso histórico permanece firme en manos del historiador ¿no responderán los entrevistados lo que el entrevistador espera oír?. En cualquier caso, no hay duda de que el trabajo reviste un gran interés y de que los reparos planteados son cuestiones de matiz que en modo alguno devalúan la calidad indudable del conjunto.

Tomás Martínez Vara
(UCM)

Economía del Transporte Marítimo

Autor: M^ºJ. Freire Seoane y F. González Laxe

Editorial: Instituto Universitario de Estudios Marítimos, A Coruña, 2003

Páginas: 192

ISBN: 84-9745-043-4

La globalización es un complejo fenómeno que extiende sus tentáculos sobre un número cada vez mayor de áreas y de actividades a escala planetaria, siendo la economía, si no la única, al menos una de las más significativas. Dentro de la actividad económica mundial, uno de los segmentos sobre los que ha impactado con mayor energía este fenómeno es el del transporte marítimo.

Desde los últimos años del siglo XX se ha consolidado una mundialización de los intercambios económicos, lo que, unido a las modificaciones técnicas de los modos de transporte marítimos, han consolidado una