

Móra la Nova, un enclavament ferroviari d'importància estratègica

Josep Manel Llarch Garcia

Fundació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari Industrial

Aquest treball de recerca-documentació neix de la iniciativa de l'Associació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari Industrial de Móra la Nova. Consisteix en un conjunt de trenta entrevistes semidirigides, a càrrec de Manel Llarch, antropòleg, i Jordi Sasplugas, president de l'entitat promotora i estudiós de la temàtica ferroviària. La recerca tindrà aplicació en el Centre d'Interpretació de les Traccions que l'entitat està realitzant a Móra la Nova.

El dipòsit de locomotores de Móra la Nova va arribar a donar feina a uns mil treballadors en l'època del vapor i va tenir un gran impacte econòmic i social en la comarca de la Ribera d'Ebre. Hi aflluïen treballadors de tots els pobles i comarques properes, i també treballadors, amb les seves famílies, des dels racons més allunyats de la geografia espanyola. S'han recollit testimonis des de les més diverses especialitats de la família ferroviària. Comencen amb el nivell d'estudis assolit i l'edat i motivació en l'elecció de l'ofici. En la conversa s'entorto-lliga la progressió en l'ofici amb la descripció tècnica de les màquines,

les condicions de treball, i l'anecdòtic d'aquesta vida de treball. Tenim així una narració cronològica que configura un espai viscut de traçat lineal, o de línies creuades en xarxa.

Els punts més polèmics són els aspectes organitzatius en el treball i els sindicals, l'opinió dels treballadors sobre les condicions de treball, les condicions de la jubilació i el nivell de satisfacció amb la feina. Sovint separen ofici i empresa, de manera que la mateixa persona es pot declarar molt satisfeta amb el seu ofici, alhora que no ho està gens amb la seva empresa.

Les successives entrevistes són també la crònica d'un gran esforç organitzatiu, tècnic, econòmic i humà per a fer possible una mobilitat de persones i mercaderies. Però sobretot ens ha impressionat el gran pes de la iniciativa personal dels treballadors en aquest esforç. Una gran dedicació en energies i temps, però també en coneixements. Els aspectes personals i professionals es barregen, i en resulta un model de gestió especialment eficient d'una infraestructura de trans-

port. Model completament oposat a les tendències i la realitat presents. Cal destacar el fort component informal i voluntarista d'aquest model, el factor humà supliria mancances tècniques i materials gràcies a una identificació del personal amb les finalitats de l'empresa. Aquí veiem el que Gago (2003) anomena *consentiment* del treballador en la pròpia explotació. Els components essencials d'aquest factor humà que beneficia l'eficiència han estat valors àmpliament reflectits en les entrevistes, com el gust pel treball, un clima general de bona relació entre companys i l'aplicació de coneixements per a resoldre diligentment els problemes que anaven sorgint, amb una inventiva i iniciativa sorprenents. Cal reconèixer que aquesta inventiva era possible en altre temps donades les característiques de la tecnologia de la màquina de vapor, que podríem dir-ne una tècnica feta a escala humana, prèvia a la introducció de la robòtica en els processos de fabricació.

Respecte a les condicions materials de vida, hi ha una dita molt repetida: "La gana passa per davant la casa del ferroviari, però no s'hi atura". És recitada com a factor clau de la presa de decisió per a entrar a treballar de ferroviari: un sou minso però constant, mes a mes i per a tota la vida. L'estabilitat en el treball apareix altament valorada.

La pluriactivitat ha estat un tema molt present en les entrevistes. A la manera d'aquell Plurilópez del *TBO*, els nostres benivolguts ferroviaris s'han hagut

d'espavilar per tirar endavant les seves famílies en un context de sous baixos i dedicació gairebé exclusiva de les seves dones a la cura dels fills i la llar. Era habitual una segona feina a la tarda, especialment per a la gent del taller, o bé treballar més de dos hores extraordinàries cada dia. Per als maquinistes en ruta tal cosa no era possible, però ells ja obtenien una remuneració comparativament major pels dies que passaven fora de casa. La gent de tallers ha realitzat les tasques més variades en la seva segona jornada: mecànic de cotxes i motos, soldador, constructor de màquines per a transformar productes del camp, muntador de televisors, reparador d'electrodomèstics, col·locador de rètols, constructor d'estructures metàl·liques per al formigó armat, fuster, pagès... Inclús després de jubilats seguien aquesta dedicació a un treball que podríem dir marginal o submergit. El context el dona una època de creixement econòmic, de consum incipient, de simple accés al consum per a tot un país que havia estat al marge del nivell de vida europeu durant diverses dècades.

El costum de la no entrada de les esposes al món laboral, si bé era un ideal acceptat i amb connotacions d'estatus de classe mitjana, també generava dependència de la dona respecte al marit. Així, en preguntar per la conciliació de la vida familiar amb la laboral, la resposta era que en aquella època no es discutia aquest punt i la dona s'havia d'adaptar a les circumstàncies del treball del marit. Sorgia sovint la



La major part de les entrevistes es van fer a l'antiga torre d'enclavaments de l'estació de Móra la Nova. Vicent Campos, de Móra la Nova, entrevistat per Jordi Sasplugas. Fotografia: Josep Manel Llarch, 25 d'abril de 2008.

comparació amb la situació actual i, donat el canvi social, es parla de divorcis freqüents entre els ferroviaris que ara estan en actiu. En algun cas es nega aquest punt amb l'argument que justament les absències de la llar renovaven la il·lusió pel retrobament.

Les diferències en rols de gènere i generacionals es manifesten en diferents maneres de viure l'afectivitat. En la visió de les dones i els records de nens surten aspectes no tocats pels homes. Maria Creus ens parla del pare que li feia creure que els reis venien en tren, del patiment de la mare que resava perquè no li passés res al marit. L'afectivitat masculina es mostra centrada en les ganes d'arribar a casa per estar amb la dona i els fills, i en la companyonia i les afinitats fortes que es donen en l'àmbit del treball. Sobre la tardana incorporació de les dones a la Renfe hi han hagut relats de manca d'operativitat quan hi havia esforç físic, treball a la intempèrie i nocturn i llargues absències de la llar. Però sí

que es tenia normalitzada la tradicional presència de dones que feien de guardabarrera o tenien cura de la neteja.

Les habilitats culinàries dels ferroviaris han suposat un tema simpàtic però indicador de precarietat econòmica. L'escalfor de la màquina de vapor era aprofitada per a cuinar des d'ous *a la pala* fins a estofats. També entre el personal que no estava en ruta n'hi havia un que solia ocupar-se de cuinar per a tot un grup de treballadors per iniciativa pròpia.

Donades les absències de maquinistes, fegoners i altre personal en ruta, i les llargues jornades de treball, trobem una mena de paral·lel del grup familiar amb el grup de companys: es construeix una sociabilitat alternativa, amb rols reinventats. Així, tenim el terme parella emprat per als binomis maquinista-fegoner i ajudant-operari. En ambdós casos es dona una asimetria de major experiència i coneixements d'una de les parts, i hi ha una transmissió d'aquest coneixement, en

paral·lel a la relació paternofilial, reforçada en els descansos lluny de casa, compartint activitats d'oci, diürn o nocturn.

Entenem com a manifestacions de companyonia la generalitzada ocultació d'errades o trampes deliberades dels companys, tant si s'hi estava d'acord com si no. Molts cops la cohesió entre treballadors era la relació oposada a la que es tenia amb els directius, alguns dels quals són qualificats d'autoritaris i poc humans. Criden molt l'atenció els testimonis que manifesten alhora el gust pel seu ofici amb el disgust amb l'empresa o algun dels seus representants.

La Guerra Civil ha estat un tema continu, inevitable: els uns l'han conegut de petits, els altres en saben pels seus pares, i altres per haver-hi lluitat. Homes que amb 16 o 17 anys van haver de marxar a lluitar a una guerra. Resulta sorprenent que hagin arribat als 91 anys amb una salut física i mental considerable, després d'haver treballat a més en condicions penoses d'esforços grans, mantinguts en llargues jornades, amb inhalació de fums tòxics, exposats a la cremor del vapor dins els túnels i als corrents d'aire fred de l'hivern. Es mostren alegres i educats, com a avis, pares i marits feliços. On queden aquelles històries dels veterans de guerra inadaptats que tornen de Vietnam (posem per cas) amb addiccions diverses? L'ombra de les *dos Espanyes*, tant territorial com política, era visible dins el mateix dipòsit de locomotores. Móra la Nova esdevé territori de frontera entre la resta de l'Estat i

una Catalunya capdavantera en innovacions tecnològiques.

La finalitat intrínseca de comunicació de la via afecta la vida dels qui hi treballen. Espai lineal que comunica la gent i els recursos no en una àrea de proximitats concèntriques sinó en una proximitat longitudinal, molt més viva i manifesta per als seus treballadors que per a la resta dels usuaris o beneficiaris potencials. En el cas de Móra la Nova el tren era un pont que comunica el món rural amb el món urbà, l'interior amb la platja, i els pobles amb estació estaven més relacionats entre ells que els que no en tenien. Hi ha maquinistes que aprofitaven les estades a la ciutat, curtes però freqüents, per gaudir d'oportunitats d'oci impossibles al poble. També com a exemple es veu una mena de diferenciació social entre els familiars del ferroviaris que anaven a la platja amb els carnets quilomètrics i la resta de la gent del poble, que gairebé no hi anava mai.

La síntesi d'hores d'entrevistes ens fa sortir una idea central, un concepte clau, la lògica que pot lligar moltes de les conductes observades amb el marc general del context social i econòmic en què es van donar. Aquest concepte l'anomenem *gestió del risc*. Parlem en passat perquè en tot el discurs de les vides dels nostres informants hi ha una forta polarització entre *abans i ara*, dos móns en contrast abrupte. Els canvis en el nivell de vida, el canvi tecnològic, les millores en les condicions de treball aconseguides pels sindicats i els mecanismes de control que s'apliquen

actualment fan que totes aquestes qüestions siguin records del passat. També hem trobat aquell altre concepte de *consentiment* del treballador en la pròpia explotació, però aquest altre concepte, el de *gestió del risc*, per al cas de Móra ens explica una diversitat més gran de conductes. El concepte de consentiment el trobem associat a la relativa submissió o respecte per les jerarquies, típics de les poblacions de tradició pagesa.

L'esquema conceptual de la gestió del risc el construïm a partir d'uns riscos concrets, unes constriccions motivadores i unes conductes aparentment contradictòries que resulten d'unes estratègies que podríem demostrar que són coherents a pesar de semblar contradictòries en un primer moment. El motor que és darrere d'aquesta assumpció generalitzada de riscos l'hem de buscar en la precarietat de les condicions materials de vida en què vivia la classe treballadora d'aquest país. En l'esforç per maximitzar recursos escassos prendran decisions estratègiques arriscades per escapar del consrenyiment material i aconseguir així satisfer unes utilitats que aquí en direm de primer ordre. Maquinistes i fogners i altre personal de material mòbil faran tot el que podran per aconseguir cobrar dietes, primes de quilometratge, de tones, d'estalvi de combustible, de puntualitat, d'*empalmes*... Miraran d'apujar encara més els ingressos amagant productes en espais buits de la màquina. El personal de tallers farà hores extra, una doble jornada en tallers d'empreses de la població,



Dibuix que va fer el 1930, a l'edat de 12 anys, en el quadern escolar el finat Joan Launes Costa, de Móra d'Ebre. Destaca la minuciositat dels detalls de la maquinària en un nen que estava lluny de saber encara que de gran seria mecànic de locomotores. Fotografia: Josep Manel Llarch, 9 de maig de 2008.

treballaran a preu fet *matant-se*.

Però també trobem conductes que semblen contràries. Amb uns mínims de satisfacció assolits, molts cops les decisions anteriors els priven d'altres tipus de satisfaccions. Es veu més clar en el cas de maquinistes i fogoners, que llavors prenen decisions arriscades per aconseguir arribar abans a casa, tot i perdent en l'esforç una paga per *empalme* o altres beneficis materials. Llavors es tracta de satisfaccions afectives com veure la dona, els nens, poder participar en els actes d'una festivitat. Aquí l'estratègia busca maximitzar un altre tipus d'utilitats, que en direm de segon ordre. En ambdós casos la motivació que sembla contradictòria és en realitat coherent amb la teoria econòmica d'autors clàssics com Veblen o Chayanov, en termes de maximització d'utilitats. Els resultats obtinguts amb la pràctica de la gestió del risc legitimen la informalitat del sistema en alleugerir la pressió que la pròpia doble constricció genera, en ocasions permet guanyar més diners i en altres, més temps per a gaudir.

L'empresa també afavoria situacions de risc per informalitat: baixos sous, precarietat per als desplaçament dels empleats i manca de conciliació de la vida familiar i

MÀQUINA DE VAPOR	MÀQUINA ELÈCTRICA
Es manté sempre neta	No es neteja
S'hi cuina	S'hi menja entrepà
Té un binomi maquinista-fogoner	La du un maquinista solitari
La tenen assignada	No la té assignada
Hi conviuen molts dies	Es va a dormir a casa
Se senten orgullosos màquina	No hi ha identificació amb de la seva la màquina
Suposa un esforç físic	No suposa cap esforç
Exposició a calor, fred i fums	És còmoda i du aire condicionat
Té una dificultat considerable per a dur-la	Fàcil de conduir
Els fa guanyar un prestigi professional	No confereix prestigi a qui la du

professional. També hi havia certa pressió per saltar-se normes de seguretat, amb una culpa compartida entre empresa i treballadors, amb arguments com: "no hauries acabat en tot el dia" o "érem joves, no podies dir que no".

L'amiguisme era present a tots els nivells. En el nivell més ele-

mental, el qui tenia un familiar o amic de categoria elevada tenia avantatges en l'ingrés a l'empresa, ascensos o una ocupació millor, com ara els tallers de reparació general (un lloc més tranquil) en lloc de la reparació diària, on hi havia pressió perquè el tren tornés a estar en servei al dia següent i s'havia de treballar amb la màquina calenta.

Comparant l'època de les màquines de vapor amb la de les màquines elèctriques trobem una sèrie de trets en parells oposats que tenen per conclusió certa pèrdua de prestigi que han experimentat els maquinistes. Veiem que no és veritat allò que mai canvia res:

A molts treballadors la por i la incertesa que provocava el tancament del dipòsit els va forçar a prejubilacions desastroses econòmicament. Gent molt treballadora, hàbil i responsable que en alguns casos cobra menys de 400 euros mensuals de pensió. Fa pensar.