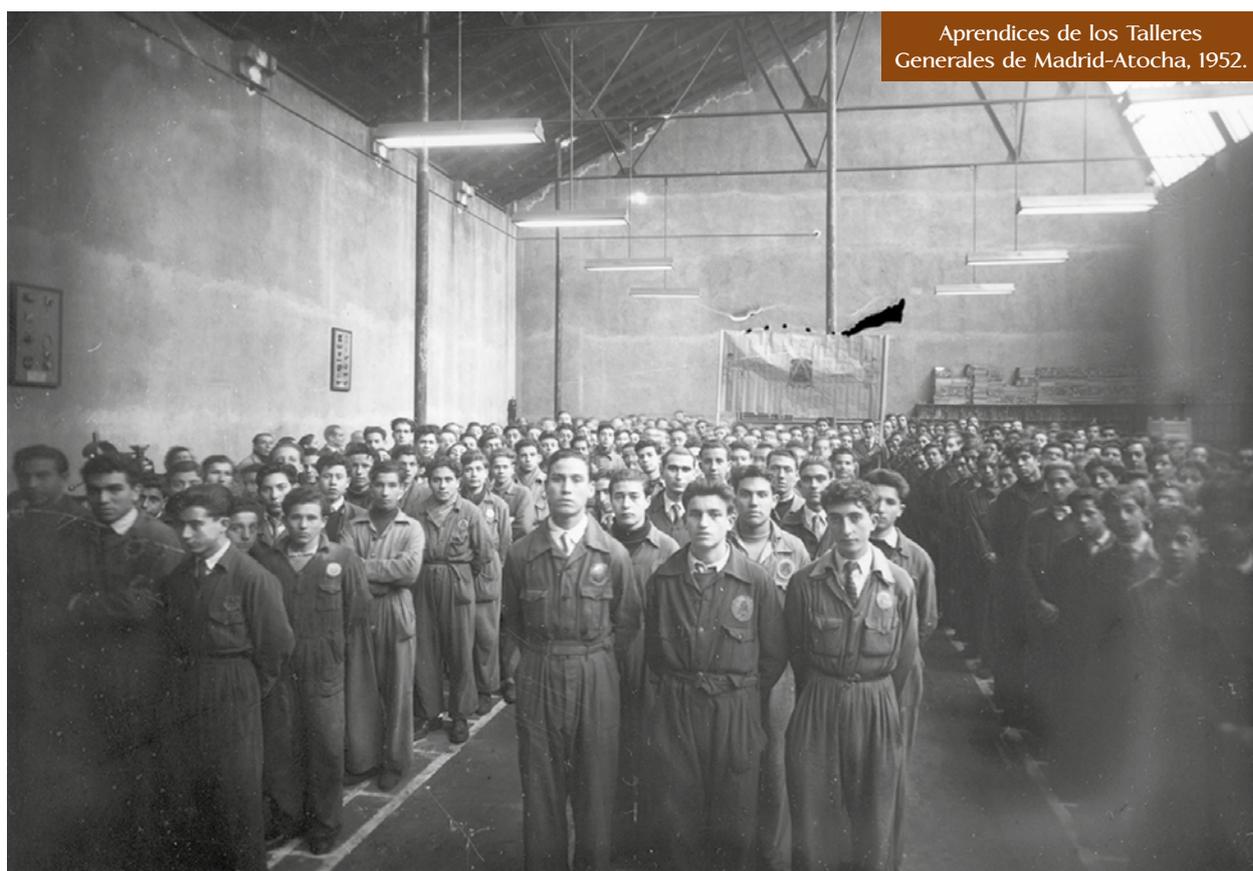


75° aniversario de la creación de la Escuela de Aprendices de Renfe



Aprendices de los Talleres Generales de Madrid-Atocha, 1952.

AHF-MFM

En febrero de 1947, abrieron sus puertas las Escuelas de Aprendices de Renfe que durante casi cuarenta años formaron profesionalmente a miles de ferroviarios. Un buen número de ellos, pertenecientes a las últimas promociones, permanecen en activo.

La capacitación profesional del personal ferroviario, imprescindible para que pueda atender correctamente su labor profesional, fue una preocupación que las empresas ferroviarias tuvieron desde los inicios de la explotación de este modo de transporte. Con este fin, las antiguas compañías ferroviarias crearon, anejas a los talleres, unas escuelas en las que el propio personal directivo se encargaba de la enseñanza.



AHF-MFM

Taller eléctrico de la Escuela de Aprendices de Renfe. Década de 1950.

Este fue el caso de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, cuya Escuela de Aprendices, la primera que se abrió, en la por entonces incipiente red ferroviaria española, comenzó su actividad en 1878 en Valladolid.

Tras la Guerra Civil y la creación de Renfe en 1941, la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera estableció como necesidad que los Consejos de Administración y Directivos formularan al Gobierno una propuesta sobre la manera más eficaz de organizar la enseñanza profesional especializada.

Pero no sería hasta 1946 cuando el Consejo de Administración de Renfe acordó, en cumplimiento de la Reglamentación Nacional del Trabajo de 1944, la creación de las Escuelas de Aprendices. Hasta esa fecha, habían seguido funcionando las escuelas anejas a los Talleres de Málaga, Vigo y Almería, heredadas de las antiguas compañías ferroviarias.

■ Doce escuelas

Así pues, en febrero de 1947 abrieron sus puertas doce escuelas distribuidas por todo el territorio nacional y destinadas a proporcionar formación práctica, teórica y técnica a los aprendices ferroviarios, además de las bases precisas de cultura general, ética profesional, formación religiosa y patriótica, tal y



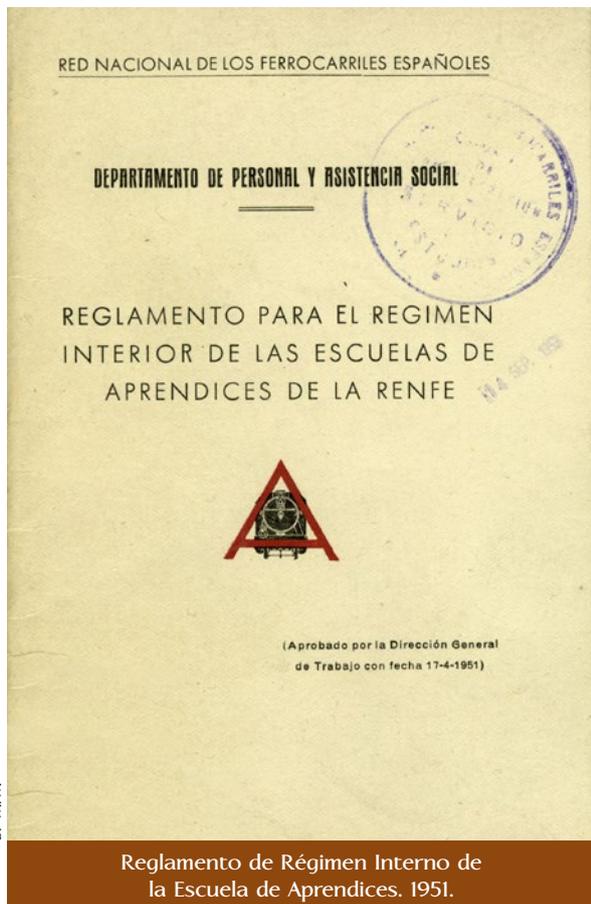
M. ALONSO DE FRUTOS

Insignias de Aprendiz "lenteja" y de Ayudante.

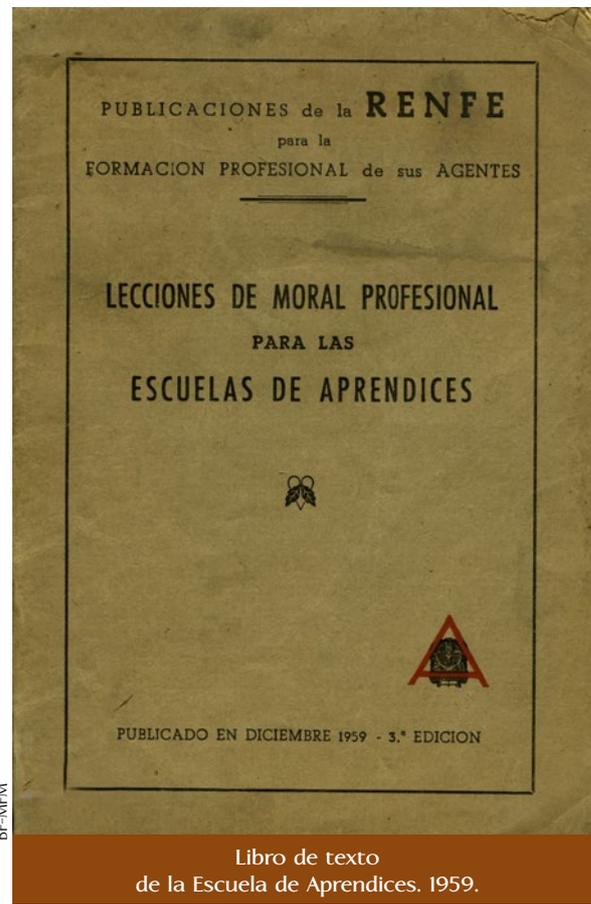
como establecía su Reglamento de Régimen Interior.

Las escuelas se situaron en Barcelona-Clot, Barcelona-San Andrés, Córdoba, León, Madrid-Atocha, Málaga, Miranda, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vigo y Zaragoza.

Para la admisión de los aprendices de la 1ª Promoción se anunció una convocatoria de 615 plazas por el sistema de concurso-oposición, de las cuales, un 50 por ciento se reservó para los aspirantes que obtuvieron mejor puntuación en los exámenes, y el resto fue distribuido, dando preferencia a los huérfanos e hijos de agentes de la Red, teniendo en cuenta en cada caso las necesidades o cargas familiares, así como los méritos de los aspirantes.



Reglamento de Régimen Interno de la Escuela de Aprendices. 1951.



Libro de texto de la Escuela de Aprendices. 1959.

Para ingresar en la Escuela era preceptivo ser varón y estar soltero, haber cumplido quince años y no rebasar los diecisiete. Si bien en los primeros años de constitución de Renfe las Escuelas formarían personal de nuevo ingreso, pronto esta opción quedaría reservada en exclusiva a los hijos de los agentes ferroviarios.

De acuerdo a lo establecido en la Reglamentación Nacional del Trabajo, desde el mismo momento en que ingresaban en la Escuela, los aprendices tenían derecho a una retribución, que era distinta para cada uno de los cursos. Asimismo, tenían derecho a viajar gratuitamente por toda la Red Nacional en la clase asignada a este personal.

Uniformes y distintivos

Durante su permanencia en la Escuela, los aprendices debían vestir el mono de trabajo, de tela de mahón de color azul, que la empresa les facilitaba al ingresar. Transcurridos los primeros seis meses se les entregaba otro más, y sucesivamente uno cada doce meses, que los aprendices tenían obligación de mantener en conveniente estado de pulcritud y no podían utilizar fuera de los centros de trabajo.

Estos monos llevaban en la parte izquierda del

pecho un distintivo circular de paño de color caqui para los alumnos de primer curso, verde para los de segundo curso y azul claro para los de tercero.

Sobre el mismo, se cosía la insignia de la Escuela o "lenteja", como popularmente era conocida por los alumnos, una chapa redonda de latón dorado en la que aparece esmaltada una "A" mayúscula de color rojo, sobre el frontal de una locomotora de vapor en negro.

Enseñanza

Durante el aprendizaje se comprobaba que no existía incapacidad física, mental o moral para desempeñar el cargo. Cualquiera de ellas podía acarrear la baja del interesado en la Red. La duración prevista del aprendizaje era de tres años, divididos en cuatro períodos. En el primer año, se llevaban a cabo el período "preparatorio" y el de "aprendizaje", ambos comunes a todos los aprendices, cualquiera que fuera el oficio en el que se iban a formar.

El periodo "preparatorio" tenía una duración de tres meses, en los que se impartían conocimientos generales de matemáticas, rudimentos de cultura general y una enseñanza intensiva del dibujo, indispensable para cualquier trabajo de taller.



AHF-MFM

Obras de construcción de la Escuela de Aprendices de Villagarcía de Arosa. 1954.

Las prácticas, denominadas “de taller”, se limitaban a la presencia de los aprendices en las distintas secciones de los talleres con el fin de que se familiarizasen con las operaciones, herramientas y los útiles más usuales.

Durante este período, se comprobaba prácticamente la aptitud, disposición, condiciones personales e incluso el carácter de los aprendices, teniendo, por tanto, consideración de período de prueba en el que cualquiera de las dos partes podía dar por finalizado el contrato de aprendizaje, sin más obligación que ponerlo en conocimiento de la otra.

Una vez rebasado este período, pasaban al de “aprendizaje”, que tenía una duración de nueve meses y que comprendía una ampliación de las enseñanzas de matemáticas, nociones de física y química, así como la práctica del dibujo y de los temas de cultura general, prolongación de los ya iniciados en el período anterior.

En este período, además de continuar con las prácticas de taller iniciadas en el preparatorio, se iniciaban las prácticas sistemáticas, denominadas “de aprendizaje” en las que, bajo el control de personal especializado, los aprendices realizaban un plan de trabajos elemental de carpintería, ajuste o iniciación a las prácticas de electricidad. De la evaluación de estas

prácticas, de la formación teórica y de sus condiciones físicas, se deducía cuál era el oficio más apropiado a las características específicas de cada aprendiz.

■ Especialización y perfeccionamiento

En el segundo año tenía lugar el período de “especialización” en el que se mantenían algunas enseñanzas comunes para todos los aprendices. Las prácticas, sin embargo, eran diferentes de acuerdo a cada oficio y comprendían una serie de trabajos que los aprendices habían de realizar personalmente de modo progresivo, hasta llegar a practicar todas las operaciones propias de su oficio, sin más ayuda externa que el asesoramiento del personal capacitado al efecto.

El tercer año lo constituía el período de “perfeccionamiento”, en el que se mejoraban los conocimientos recibidos de matemáticas tecnología de cada especialidad y se continuaban con las clases de dibujo y cultura.

Las prácticas de aprendizaje y las prácticas de taller alcanzaban en este período su total desarrollo, permitiendo a los aprendices a su finalización, afrontar los trabajos y pruebas propios de cada especialización. El número de horas dedicadas a prácticas,



Papeleta de acceso al examen de la 38ª y última promoción, 1983.

era como mínimo de un 50 por ciento de su jornada laboral.

Al final de cada periodo se valoraban las calificaciones obtenidas mensualmente en cada asignatura y se realizaban ejercicios y pruebas de examen, cuya superación permitía pasar al siguiente curso.

La duración normal del aprendizaje era de tres años, ampliables a un máximo de cuatro si alguno de los aprendices tenía que repetir algún curso. Los aprendices cuyas calificaciones fueran deficientes, podían ser obligados a permanecer en la Escuela, en régimen de estudio vigilado, hasta dos horas diarias, sin consideración de jornada ni retribución alguna.

A los mejores estudiantes de cada promoción se les concedía una beca para estudiar la carrera de Perito Mecánico, posteriormente Perito Industrial. En virtud de la misma, y hasta la finalización de sus estudios, el becario trabajaría únicamente la mitad de su jornada laboral, cobrando, sin embargo, el salario correspondiente a la jornada completa.

Superado el aprendizaje, los alumnos pasaban a la categoría de Ayudante de Oficio durante dos años, al cabo de los cuales ascendían automáticamente a la categoría de Oficial de Oficio.

■ Primera promoción

En diciembre de 1949 finalizaron su formación los alumnos de la 1ª Promoción y poco después, como pasaría a ser costumbre en las sucesivas promociones, se celebraría un solemne acto en el que se les hacía entrega de las credenciales de Ayudante de Oficio junto con una insignia de plata de dieciséis

milímetros de diámetro para colocar en el ojal de la solapa de la chaqueta de vestir.

Las escuelas continuaron su labor formativa durante más de dos décadas con este mismo sistema. En 1950 se abrieron las Escuelas del Colegio de Huérfanos Ferroviarios de Madrid y la de Guadix, en Granada. Poco después, lo harían las de Monforte de Lemos en Lugo y Orense.

En la década de los 60 cesarían en su actividad algunas de ellas, sin embargo, en 1968, fue inaugurada la última de todas, el Internado-Escuela de Villagarcía de Arosa en Pontevedra, emplazada en el edificio proyectado inicialmente para Colegio de Huérfanos Ferroviarios que permanecía sin uso.

La cualificación que obtenían los aprendices en las escuelas era muy elevada y con frecuencia sus alumnos participaron en concursos de formación profesional, donde era habitual que obtuviesen premios y distinciones.

De hecho, y sobre todo a partir de la década de 1960 en la que la industria española comenzó a tomar impulso, fue habitual que muchas empresas del sector privado “fichasen” a aprendices de Renfe por su alta cualificación.

■ Modernización de la Escuela

Con la llegada de la democracia, la Escuela de Aprendices de Renfe se transformó oficialmente en Centro de Formación Profesional de primer grado, aunque conservó el nombre.

Los centros de formación profesional de Renfe quedaron establecidos en Barcelona, León, Madrid, Málaga, Sevilla, Valladolid, Villagarcía de Arosa, Bilbao y Valencia. A partir de ese momento, los alumnos no tuvieron consideración de aprendices, sino de estudiantes, y los estudios oficiales de Formación Profesional -dos cursos lectivos- se completarían con el Curso de Adaptación Ferroviaria (CAF).

Se incluyó además la posibilidad de que los aspirantes que hubiesen superado el examen de ingreso a la Escuela y no tuvieran su residencia en una de las ciudades donde existiera un Centro de Formación Profesional de Primer Grado de Renfe, pudieran optar por realizar los dos años de Formación Profesional en centros ajenos, de manera que solo tuvieran que ingresar en la Escuela para cursar el CAF.

Para presentarse al examen de acceso era preceptivo tener los estudios de Educación General Básica o, al menos, estar realizando el octavo curso. Superado el examen de ingreso, los aspirantes debían someterse al preceptivo reconocimiento médico antes de comenzar su formación.

Los aspirantes que obtenían plaza para realizar los estudios de Formación Profesional en cen-

M. ALONSO DE FRUTOS



Alumnos de la 38ª Promoción de la Escuela de Valladolid. 10/10/1984.

tros de Renfe o ajenos, no tenían la consideración de Agentes de la Red durante los dos primeros cursos correspondientes a los estudios de Formación Profesional de Primer Grado. Solo a su finalización ingresaban como Agentes fijos de la Red.

Si habían obtenido la calificación de Insuficiente en alguna de las asignaturas, ingresaban en la categoría de peón, y los que hubieran superado todas las asignaturas y, por tanto, estuvieran en posesión del título de Formación Profesional de Primer Grado, pasaban a ser alumnos del CAF con el sueldo y la prima mínima del tipo salarial 2.

En el CAF, los alumnos podían formarse para otras categorías no propias de los oficios de talleres, tales como instalaciones de seguridad o visitadores. De hecho, en los últimos años de funcionamiento de la Escuela y debido a las carencias de personal que Renfe tenía en algunos oficios, fue habitual la "reconversión" de la categoría inicial para la que los aspirantes habían obtenido plaza.

Por ejemplo, los alumnos de la trigésimo octava y última Promoción que habían superado el examen de ingreso para la rama de electricidad, tuvieron que optar en el CAF entre formarse para instalaciones de seguridad eléctricas o para telecomunicaciones, y aquellos que habían obtenido plaza para mecánica, cursaron el CAF para ingresar como factores de entrada.

En esta nueva etapa de la Escuela, también se contemplaba que los alumnos con mejores calificaciones pudieran realizar estudios superiores al amparo de la beca que Renfe les concedía -una por cada veinte alumnos o fracción- sin limitar, al contrario de lo que sucedía anteriormente, la elección de carrera.

Los alumnos que superasen el CAF, alcanzaban la categoría de Oficial de Oficio de Entrada o aquella de nivel salarial similar, Auxiliar de Oficina o Delineante Auxiliar, pasando automáticamente a los dos años a la categoría inmediata superior.

■ Igualdad

La aprobación de la Constitución de 1978 supuso también que el primer Convenio Colectivo de empresa, firmado en ese mismo año, estableciera que cualquier puesto de trabajo pudiera ser cubierto, indistintamente, por personal masculino o femenino, siempre que los aspirantes reuniesen las condiciones de aptitud física y profesional requeridas para el puesto.

Así, en el curso 1978-1979 ingresaron por primera vez mujeres en las escuelas, a excepción de la de Villagarcía, donde, por su naturaleza de escuela-internado, solo se admitían varones.

Las aspirantes que se presentaron a la convocatoria de la 33ª Promoción, como sus compañeros hijas de ferroviarios, se convirtieron en las primeras aprendizas, pioneras en esta modalidad de ingreso en Renfe para el sexo femenino.

Sin embargo, solo cinco años después, en 1983, se publicaría la última convocatoria de acceso a la Escuela de Aprendices. La trigésimo octava fue la última Promoción, la cual finalizó su período formativo en 1986, año en el que Renfe clausuró todas sus escuelas, dando por finalizada esta forma de ingreso. ■

M^a CONCEPCIÓN GARCÍA GONZÁLEZ
 MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID (38ª PROMOCIÓN DE APRENDICES)
 AGRADECIMIENTO ESPECIAL: MANUEL ALONSO DE FRUTOS