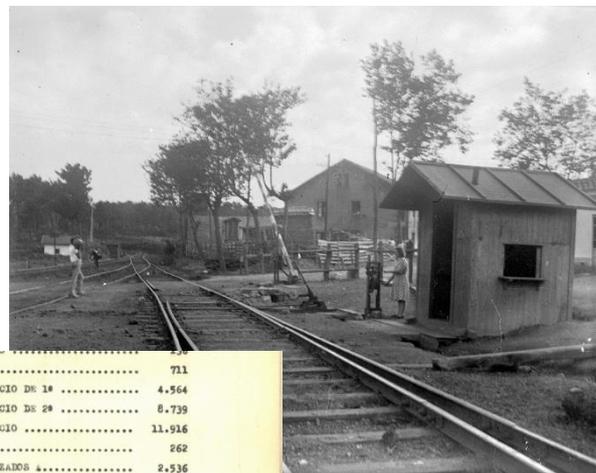
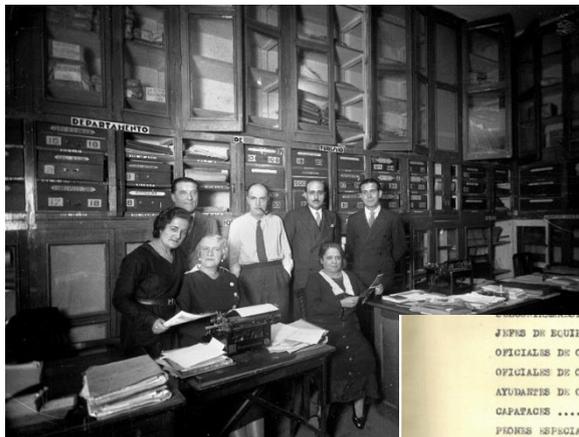




Gerencia de Investigación Histórica y Patrimonio Documental

# FUENTES DE INFORMACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LAS MUJERES EN EL FERROCARRIL



JEFES DE EQUIPO .....	711	
OFICIALES DE OFICIO DE 1ª .....	4.564	
OFICIALES DE OFICIO DE 2ª .....	8.739	
AYUDANTES DE OFICIO .....	11.916	
CAPATAES .....	262	
PIONES ESPECIALIZADOS .....	2.536	
PIONES .....	5.090	
CONSTRUCCIONES .....	23	
OPERARIAS .....	126	34.215
<b>GRUPO 105.-PERSONAL SUBALTERNO</b>		
ODISFASIS .....	56	
ORDENANZAS-PORTEROS .....	1.025	
SERENOS .....	79	
sumas y siguen.....	1.360	130.924



## INTRODUCCIÓN

Como en la mayoría de los sectores, el ferroviario también se caracteriza por la invisibilidad de las mujeres que trabajaron en el mismo. Existen evidencias claras de que en el periodo de la revolución industrial las mujeres estuvieron ausentes de los registros de empleo, esto es así tanto si hacemos un análisis sectorial, como si lo planteamos a nivel geográfico. A pesar de ello los escasos testimonios muestran que las compañías ferroviarias empleaban a las mujeres en diversas actividades, aunque la gestión patriarcal de las empresas daba a estos oficios una consideración secundaria y accesoria.

La bibliografía sobre la historia del trabajo de las mujeres en los ferrocarriles es todavía escasa, precisamente por las dos características ya apuntadas, la invisibilidad y la infravaloración del trabajo femenino. En buena medida esto se debe a que las fuentes documentales históricas carecen de la presencia del personal femenino. Es por ello que la historia de la mujer en el ferrocarril se hace en base a hitos y logros personales y no como relato de acontecimientos económicos y sociales.

Históricamente el ferroviario se ha considerado un mundo de trabajos técnicos, los oficios del tren, oficios de hombre. De esta forma, aunque un grupo importante de mujeres pudieran desarrollar algunos trabajos en el sector, no tenían la consideración de ferroviarios y por ello durante mucho tiempo las mujeres quedaron excluidas de la consideración de ferroviarias. Eran encargadas de trabajos auxiliares, limpieza, guardería de pasos a nivel, costureras y por lo tanto no se consideraba personal de plantilla si no a jornal.

Habrà que esperar a la Constitución de 1978 para que el Convenio Colectivo de Renfe reconozca la igualdad de oportunidades por género en el acceso a la carrera profesional, pero en la práctica el único atisbo de apertura que hubo para facilitar el acceso de las mujeres a la carrera ferroviaria fue la creación de las Escuelas de Aprendices que en 1980 admitió, por primera vez a mujeres y propició la presencia femenina en los talleres y en las vías. Hasta el año 1981 no hubo mujeres maquinistas de tren. Otro ejemplo discriminatorio lo encontramos en el hecho de que para acceder a los puestos de factor y ayudante de maquinista hubo que pasar por alto una disposición legal de 1927 que prohibía a las mujeres el desarrollo de trabajos nocturnos.

En la actualidad los datos indican que la presencia de las mujeres en las empresas ferroviarias está en proceso de transformación y nos permiten tener una visión un poco más optimista. En el año 2018 la memoria de Renfe aporta los siguientes datos:

- Plantilla total: 14 565; 1 965 mujeres, es decir el 13,49 %. La representación de la mujer en los colectivos de conducción y talleres es mínima alcanzando sólo el 3,3 % y el 4,9 % respectivamente. El colectivo de mayor representación femenina es el de gestión con un 40 %.

En cuanto a Adif su memoria de 2018 ofrece el siguiente retrato:

- Plantilla total: 11 975; 1 691 mujeres. Con mayor presencia en las escalas de personal operativo y mandos intermedios y con una presencia de 163/654 (mujeres/hombres) en las áreas de Dirección. En el caso de Adif la presencia de

mujeres en el Consejo de Administración es del 41,7 % , entre ellas la presidencia del mismo. Un avance importantísimo ya que durante más de un siglo y medio la presencia femenina en estos consejos era nula.

Según el estudio *Women in rail*, España estaría en la escala media de otros países europeos en los que la presencia de mujeres en el empleo ferroviario era del 20,9 % en 2018. A la cabeza se encuentran Suecia (SJAB 41,6 %-Transdev Sverige AB 39,6 %) y Eslovaquia (35,6%). A la cola estaría el Reino Unido (DB Cargo UK) 7,3 %

Este mismo informe indica que la cuota de la presencia femenina en el sector ferroviario se centra en los ámbitos de recursos humanos y gestión económica y administrativa. Mientras que los sectores técnicos siguen siendo coto vedado, el porcentaje de mujeres maquinistas es de un 2,7 %, en gestión del tráfico el porcentaje es de 21,8 % y el 35,5 % del personal de a bordo.

La representación de las mujeres en las categorías directivas y ejecutivas se ha incrementado ligeramente desde 2003 (19,9 %) a 2018 (24,40 %). En cargos de jefatura y gestión el porcentaje es de 20,9 % para técnicos medios y 18,2 % jefas de equipo.

Este panorama nos indica que todavía queda mucho por hacer. Las empresas coinciden en señalar el efecto positivo de incorporar un mayor número de mujeres en sus plantillas y se han establecido recomendaciones para desarrollar Buenas Prácticas en temas de Género en el que se proponen un cambio de los estereotipos a través de la formación y el lenguaje para favorecer la presencia de mujeres en general y especialmente en los sectores con menor representación. Las recomendaciones apuntan a la formación, la conciliación laboral, mejora de las condiciones laborales. También la incorporación de objetivos e indicadores que permitan analizar y evaluar los cambios y los logros hacia la superación de las desigualdades de género.

A nivel académico y para el desarrollo del sector de investigación y desarrollo es necesario incorporar la perspectiva de género lo que permitirá la planificación, implementación y evaluación de políticas activas para que las mujeres y los hombres se beneficien por igual y no se perpetúe la inequidad.

Desde nuestra labor como conservadoras y difusoras del Patrimonio Documental del ferrocarril nos corresponde la tarea de visibilizar y testimoniar la actividad laboral de las mujeres en el sector del ferrocarril, desde sus orígenes hasta la actualidad. Por ello hemos recopilado una serie de fuentes bibliográficas y documentales, con algunos ejemplos testimoniales, para evidenciar que las mujeres ferroviarias aportaron, y aportan, un capital humano fundamental para el desarrollo del ferrocarril en nuestro país desde sus inicios, y que es necesario estudiar y divulgar su presencia para evidenciar una mitad oculta durante mucho tiempo.

El trabajo está dividido en dos partes, en la primera se recogen las fuentes primarias que se conservan en el Archivo Histórico Ferroviario (AHF), especialmente la documentación de las grandes compañías anteriores a Renfe (Compañía MZA y Caminos de Hierro del Norte).

Otras fuentes documentales relevantes para evidenciar el trabajo de las mujeres se recogen en la fototeca y en las fuentes orales. En esta colección destacan los testimonios recopilados en el AHF a través de entrevistas a mujeres que han trabajado en diferentes oficios, guardesas, mantenimiento de infraestructuras y maquinistas y en el que las trabajadoras nos dan una imagen certera de sus experiencias.

En cuanto a las fuentes bibliográficas se ofrece una revisión de la bibliografía sobre mujer y ferrocarril, tanto a nivel nacional como internacional. Dada la escasez de trabajos sobre esta cuestión, consideramos que una visión internacional permitirá completar la recopilación y puede ayudar a hacer un estudio comparativo, así como servirnos de referencia a la hora de investigar otras fuentes y temas relacionados. Se compilan además tanto las fuentes primarias y más antiguas como las últimas publicaciones conocidas, incluyendo algunos recursos electrónicos y publicaciones o páginas web. Estos mismos criterios se siguen para la recopilación de las fuentes hemerográficas.

En estos momentos un tema crucial a la hora de planificar y desarrollar las políticas de transporte es el tema de la movilidad urbana y la importancia del género en estas políticas, por ello se incluye un apartado de fuentes sobre esta cuestión general.

## FUENTES DE INFORMACIÓN EN EL ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO

Podemos encontrar más de 100 referencias de documentación de archivo identificadas para el estudio específico de las mujeres, con un ámbito cronológico establecido entre la década de 1860 y la década de 1980, aunque el grueso de la documentación conservada es de la 1ª mitad del s. XX, y referidas fundamentalmente al personal ferroviario femenino de las antiguas compañías ferroviarias, en su mayor parte de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante (Compañía MZA), y en menor medida de la Compañía de Madrid a Zamora Orense y Vigo (MZOV), la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Compañía del Norte), Central de Aragón, Great Southern of Spain Railway Limited (GSSR), Compañía del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca, y finalmente también hay un volumen interesante de documentación sobre personal femenino en RENFE.

En primer lugar puntualizamos que aunque no se encuentran identificadas con la materia específica de mujeres, podemos incluir en estas fuentes para el estudio de las mujeres, otras referencias relativas a solicitudes particulares de propietarias de terrenos próximos al ferrocarril, que estaban obligadas legalmente a solicitar autorización para realizar ciertas obras como cerramientos, ampliaciones de edificios, tala de árboles, etc.; solicitudes de construcción o mejora de propietarias de apartaderos de uso particular; y similares de mujeres no propiamente trabajadoras del ferrocarril, y que podrían ser de interés para el estudio del contexto histórico y social de la época.

En general, la categoría profesional femenina de la que se conservan mayor número de expedientes, es la de guardesa o guardabarreras, seguida de las empleadas de limpieza, aguadoras, encargadas de fondas y cantinas y enfermeras del Servicio Sanitario, y de forma más marginal, maestras, telefonistas y auxiliares de oficina, es decir, de los oficios tradicionalmente asociados a la mujer.

Respecto a la documentación de ferroviarias de RENFE propiamente, hay que destacar que, aunque más escasa en número que la referida a antiguas compañías, proporciona una información de gran interés al tratarse muchas de estas fuentes de transcripciones y grabaciones sonoras de testimonios orales tomados en el marco de los proyectos de historia oral desarrollados en el AHF, sobre todo de guardesas o bien de personal masculino que recuerda las labores realizadas por su madres y abuelas, y en los que se desgranar las actividades profesionales desarrolladas, instalaciones utilizadas, beneficios sociales ofrecidos por la empresa, etc., así como también entrevistas en formato audiovisual actuales y gran interés, como son las realizadas a las maquinistas de las primeras promociones de RENFE, y a las empleadas de talleres. Además, también se conserva documentación de época RENFE de interés referida al proceso de depuración llevado a cabo en el ferrocarril durante y al finalizar la guerra civil española, fundamentalmente, relaciones de propuestas de readmisión con y sin sanción, solicitudes de rehabilitación de pensión, etc., mostrando cómo afectó dicho proceso al personal femenino.

En lo relativo a la temática y tipología documental, la mayoría de expedientes conservados sobre mujeres proceden del Servicio de Vía y Obras de antiguas compañías, y podemos encontrar solicitudes de habilitación, construcción, reparación y mejora de viviendas, casillas y habitaciones para guardesas y limpiadoras, que contienen planimetría en muchos casos; expedientes de creación, supresión, regulación y reorganización de guarderías de pasos a nivel, algunos específicos sobre guardesas, en los que se incluyen disposiciones legales, nombramientos y traslados, relaciones de personal guardabarrera con indicación de su sexo, filiación con otros empleados del ferrocarril en el caso de las guardesas, salarios, siempre más bajos en el caso del personal femenino, etc., y en muchos casos, se trata de expedientes incoados para sustituir guardabarreras femeninas por personal masculino, y argumentados en algunos casos en el hecho de que al permitir realizar sus quehaceres domésticos a las guardabarreras esto podría afectar al buen funcionamiento del servicio, o bien que el tránsito escaso no justifica el sueldo de la guardabarrera; expedientes de personal relativos a todo el personal de un servicio, como por ejemplo del Servicio de Títulos de MZA, así como también algunos motivados por bajas y traslados; solicitudes de instalación de quioscos de venta o quioscos – cantina para aguadoras y vendedoras en las estaciones; solicitudes de propietarias de terrenos próximos al ferrocarril, ya comentadas anteriormente; etc.

También de gran interés en otras series del AHF, como la de la Secretaría de MZA o en la serie del archivo personal del ferroviario de RENFE y sindicalista del sector ferroviario de Comisiones Obreras Manuel Fernández Aller, son las reclamaciones y reivindicaciones del personal y sindicatos referidas a mejoras de condiciones de trabajo

y salarios, tanto en relación con el personal masculino guardabarrera como entre personal femenino de la misma compañía pero de distintos destinos, las solicitudes de readmisión de personal separado a causa de huelgas y de la depuración, instauración de beneficios y mejoras sociales por parte de las compañías, entre los que podría destacarse el seguro de maternidad, establecido por Real Decreto Ley de 22 de marzo de 1929, etc.

En menor medida, podemos encontrar también documentación relativa a solicitudes de billetes y pases para personal ferroviario en general y sus respectivas familias, que forman parte de los beneficios sociales concedidos por las compañías.

Asimismo, hay que citar también que, a pesar de no figurar con la materia específica de mujeres, los libros de actas de los Consejos de Administración y Comités y libros de presupuestos conservados en el AHF de las antiguas compañías y de RENFE desde su creación en 1941 hasta mediados de la década de 1980, ofrecen información relevante sobre su personal femenino y los cambios introducidos a lo largo del tiempo a nivel salarial, social, en las funciones y actividad profesional desarrollada, así como también lo relativo a jubilaciones, socorros, indemnizaciones, pensiones de retiro, viudedad, orfandad y transmisión para personal y sus familiares

Por otra parte en la **Fototeca** se han identificado y descrito más de 300 imágenes en blanco y negro y color y en distintos soportes referidas a personal ferroviario propiamente y también a viajeras y familiares de personal ferroviario masculino, siempre que estas últimas sean la temática principal de la imagen, ya que existen multitud de imágenes con grupos de viajeros y de familiares de ferroviarios en general que incluyen a mujeres para las que no se consigna la materia específica de mujeres.

El principal soporte en el que se encuentran las imágenes conservadas en la Fototeca son diapositivas, seguida de positivos en papel, imágenes digitales y por último negativos en soporte de acetato y placa de vidrio, con una cobertura cronológica desde finales del s. XIX hasta la fecha actual, aunque la mayoría de ellas se sitúan en la 2ª mitad del s. XX, especialmente en las décadas de 1980 y 1990, por lo que pertenecen en su mayoría a RENFE, pero también a otros ferrocarriles extranjeros y españoles y compañías relacionadas con el ferrocarril como la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), Metro de Madrid, los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC), Patentes Talgo S.A., etc., e incluso entre las imágenes más modernas, hay algunos ejemplos de personal femenino de ADIF.

Respecto a la temática, y a diferencia de las fuentes archivísticas antes citadas, sí que podemos encontrar mujeres desempeñando muy diversos oficios del ferrocarril, no sólo los tradicionales de guardesas, telefonistas, maestras, oficinistas, azafatas y limpiadoras, sino también imágenes de mujeres con oficios antes restringidos al personal masculino, como son las de integrantes de la primera promoción de mujeres maquinistas en RENFE, interventoras, factoras, jefas de estación, oficiales de instalaciones de seguridad, oficiales de talleres, peones, informáticas, empleadas de laboratorio, etc., e incluso de la primera

mujer presidente de RENFE, Merçe Sala. Asimismo, como hemos comentado, se conservan imágenes de viajeras, familiares de ferroviarios y de otras mujeres que vivían en las cercanías del ferrocarril y que, por ejemplo, recogían carbonilla de las vías para emplearla en sus hogares, lavaban la ropa en el río bajo un puente del ferrocarril, etc., y que muestran el contexto social femenino del momento.

Entre los principales fondos y colecciones de la Fototeca que contienen esas imágenes de mujeres, podemos destacar el fondo de la Dirección Comercial de RENFE, el fondo transferido por la revista *Vía Libre*, el fondo transferido por el antiguo Gabinete de Información y Relaciones Externas (GIRE) de RENFE y el archivo fotográfico del fotógrafo oficial de MZA, Juan Salgado Lancha.

## FUENTES DE INFORMACIÓN EN LA BIBLIOTECA FERROVIARIA

La limitación de las fuentes documentales y el hecho de que muchas de ellas no constituyan series completas dificulta la investigación sobre la historia del colectivo femenino en el ferrocarril, y por ello el relato se construye muchas veces en base a hitos y logros personales.

En cuanto a las fuentes bibliográficas y documentales que se conservan en la Biblioteca Ferroviaria, incluyendo las hemerográficas, hasta hace poco tiempo si buscábamos alguna referencia específica relativa a las ferroviarias sólo encontraríamos los reglamentos de guardavías y guardesas, en diferentes ediciones y los reglamentos de viudedad y orfandad de las diferentes compañías. Por lo tanto, para poder acceder a alguna información relativa a la presencia de las mujeres en la bibliografía histórica hay que recurrir a las fuentes genéricas sobre el mundo del trabajo en el ferrocarril.

La Biblioteca conserva una amplia colección de memorias de los Consejos de Administración de todas las compañías ferroviarias anteriores a Renfe. En ellas se suele incluir un capítulo dedicado a personal. No se ha trabajado sobre todas las series y por tanto no podemos asegurar que exista información exhaustiva, pero tampoco es despreciable el hecho de que se pueda localizar alguna información de interés. Es el caso de la serie publicada por la Compañía MZA entre los años 1908 y 1912<sup>1</sup>, una serie de estudios sobre gastos y cargos de explotación. El tomo dedicado a vía y obras incluye información relativa a las guardesas, en el que se analiza el coste salarial de las mujeres respecto a los hombres que ocupaban estos puestos, incluso yendo más allá se hace un breve, pero sustancioso juicio a cerca de la idoneidad de las mujeres para llevar a cabo este trabajo.

Algunos autores como Francisco de los Cobos y Tomás Martínez Vara han realizado diversos trabajos sobre la historia y la organización del trabajo en las compañías ferroviarias y a través de sus publicaciones podemos conocer a algunas de las fuentes bibliográficas y hemerográficas, especialmente del ámbito francés<sup>2</sup> en las que se hace mención a la presencia de las mujeres en el trabajo ferroviario. Concretamente estos autores han trabajado la colección de las actas de los Congresos Internacionales de

<sup>1</sup> Compañía MZA Estudios sobre gastos y cargas de la explotación de MZA: Memoria. Signatura E06. Comprende datos de: 1908; 1910-1912

<sup>2</sup> Hay que tener en cuenta que muchas compañías ferroviarias españolas eran de capital francés y los modelos de organización empresarial y laboral se implantaron en las empresas españolas

Ferrocarriles en los que se recogen algunas discusiones e informaciones relativas a las mujeres en el ámbito ferroviario<sup>3</sup>.

En el trabajo de Raquel Letón y Miguel Muñoz sobre *Fuentes documentales para la historia del trabajo en el ferrocarril*, consultable en el enlace, se realiza una recopilación para el estudio del personal ferroviario y en el mismo podemos localizar bibliografía de interés para nuestro tema de estudio.

Ya hemos hecho mención a las memorias de las compañías ferroviarias, esta misma documentación existe para el caso de Renfe, que además de la Memoria del Consejo de Administración, tiene una colección de memorias mucho más amplias ya que se incluyen las correspondientes a diferentes departamentos de la empresa. Destacamos en esta serie dos títulos sobre personal que nos aportaran documentación cuantitativa sobre las mujeres ferroviarias. Las **Plantillas de Personal** que nos ofrecen un panorama de la presencia de las mujeres entre los años 1945 y 1962.

En el año 1951 contaba con 134.406 empleados, un dato tomado de las plantillas de personal de Renfe en este cómputo se encuentran un total de 3.138 mujeres, es decir 2,3 % de la plantilla. Este porcentaje está repartido entre las siguientes categorías: guardesas y mujeres de la limpieza (los grupos mayoritarios), enfermeras, telefonistas, practicantes, costureras y obreras. En las plantillas aparecen otros grupos de oficios como maestros, practicantes o auxiliares de oficina, oficios en los que es posible que también pudieran incluirse algunas mujeres, dato que no podemos confirmar dado que no se establece diferencia por género.

También los **Escalafones de personal** de Renfe (1963, 1965, 1974 y 1978) aportan datos cuantitativos de interés. Existen además escalafones de otras compañías, en concreto de la de Andaluces, Oeste y Norte de España.

Estas fuentes fueron utilizadas por Emerenciana-Paz Juez Gonzalo, que fue una de las investigadoras pioneras en el estudio del trabajo en el ferrocarril, primero con un trabajo dedicado a la Compañía MZA, **Ferrocarriles y vida cotidiana los ferrocarriles de la MZA (1857-1876)** (1983). Más tarde se amplió para realizar su tesis doctoral **El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917** (1991) (<https://biblioteca.ucm.es/tesis/1991/1996/H/0/AH0000601.pdf>). ambos fueron compilados en la publicación **Los ferroviarios de las antiguas compañías (una historia desconocida)** (2000) y continuada por **Los ferroviarios de RENFE en el período franquista y los inicios de la transición (1941-1976)** (2009). En todos ellos se menciona la breve presencia de la mujer ferroviaria y la importancia de las esposas y viudas de los ferrocarriles en la implantación de la política patriarcal de las compañías ferroviarias.

Sin duda los trabajos más importantes sobre las mujeres ferroviarias son los realizados por la profesora de sociología Esmeralda Ballesteros Doncel cuyas investigaciones son

---

<sup>3</sup> Congres International des Chemins de fer: compte rendu general.  
Bulletin de l'Association Internationale des Chemins de Fer.

pioneras en el campo de la investigación sobre las ferroviarias. Los resultados pueden verse en los siguientes artículos. **“La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”** (2003), **“Retribuciones de los trabajadores de Vía y Obras MZA. Reflexiones en torno a un análisis multidimensional”** (2010) **“Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido. Crisis y cambio: propuestas desde la sociología”** (2014) **“El sesgo androcéntrico en la construcción del mensaje periodístico. El caso de las maquinistas del tren”** (2015) **“Barreras de acceso a las mujeres en el empleo ferroviario”** (2016). En la obra colectiva **Mujeres en mundos de hombres. La segregación ocupacional a través de estudios de casos**, la misma autora incluye un trabajo sobre las maquinistas de tren, resultado de una investigación con algunas de las primeras mujeres maquinistas.

Otras investigadoras, Pilar Folguera y Pilar Díaz, llevaron a cabo un trabajo de investigación de fuentes orales sobre el trabajo en Renfe **El mundo del trabajo en Renfe. Historia oral de la infraestructura** (2003) en el que se recopilan algunos testimonios de mujeres ferroviarias.

Ya hemos mencionado a Francisco de los Cobos, especialista en el estudio de las relaciones laborales en el ferrocarril y que en su artículo **“Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”** (2017) ofrece una interesante revisión sobre algunas fuentes documentales para el estudio del trabajo femenino en el ferrocarril.

Fuera de nuestras fronteras se han publicado en los últimos años algunas monografías sobre la cuestión que son de interés para poder hacer un análisis sobre la presencia de las mujeres en las empresas ferroviarias de otros países. En primer lugar destaca el trabajo de Helena Wojtczak, **Railwaywomen** (2005) que hace un estudio del papel de la mujer en la historia y el desarrollo de los ferrocarriles en Gran Bretaña, incluyendo entrevistas a trabajadoras y con más de un centenar de fotografías que dan testimonio de la presencia de las mujeres en este ámbito del transporte.

Amy G. Richter publicó en el año 2005 **Home on the rails: women, the railroad and the rise of public domesticity**, en este caso el punto de vista que se ofrece se detiene en el ámbito cultural y doméstico y sobre todo en las mujeres como usuarias del ferrocarril. El trabajo denota que el ferrocarril en el siglo XIX facilitó y democratizó el viaje y que las mujeres fueron beneficiarias de esta apertura, al menos en el espacio norteamericano. Estas mismas tesis se recogen en el libro de Anna Despotopoulou **Women and the railway, 1850-1915** y en la investigación de Emma Robinson Tomsett **Women, travel and identity. Journeys by rail and sea, 1870-1940**, obras que recopilan mucha información de las fuentes literarias, de las crónicas de viajes y de las crónicas de prensa.

Cambiando la visión histórica por el análisis de género, el trabajo de Kathleen Lowry Starustka **Inequality on the rails: a qualitative study of women’s experience in the railroad industry** (2013), es un estudio que combinando herramientas cuantitativas y

entrevistas personales revisa la situación de las mujeres en la industria ferroviaria. La conclusión es que la industria ferroviaria continúa marginando a las mujeres ya que mantiene estructuras modeladas por una ideología masculina y conservadora.

Ante la evidencia de que las mujeres aún no están en un plano de igualdad en el sector algunas instituciones mantienen un observatorio para analizar esta cuestión *Women in rail*. Es el ejemplo de CER (Community of European Railway) que publica el **Annual report on the development of women's employment in the European railway sector** (<http://www.cer.be/publications/latest-publications/fourth-annual-report-development-womens-employment-european-railway>)

Con el mismo nombre *Women in rail*, una organización formada por la industria ferroviaria británica ofrece una página web en la que podemos encontrar recursos e información diversa sobre las mujeres que trabajan en el sector.

En nuestro país también existen iniciativas de este tipo, y así el grupo Renfe posee el blog Mujeres en Renfe <https://blog.renfe.com/mujeres-en-renfe/> en el que se recogen experiencias de las mujeres que trabajan en diversos ámbitos de la empresa.

En los últimos años, tanto Adif como Renfe incorporan en sus memorias e informes anuales un detallado análisis de sus plantillas, en el que se reflejan cuantitativamente la presencia de mujeres en ambas empresas. Un hecho que nos congratula porque permitirá que en un futuro los análisis retrospectivos permitan analizar el cambio operado en cuanto a la presencia de mujeres en ambas empresas. Hay que destacar que Adif tiene publicado su plan de igualdad, que supone un análisis detenido sobre la política de género en la entidad pública.

Para terminar este apartado destacamos que en los últimos años han surgido numerosos trabajos relacionados con la problemática de movilidad urbana sostenible y se hace hincapié en que los patrones de movilidad de las mujeres son muy diferentes a la de los varones, por lo que es imprescindible tener en cuenta el género al analizar esta cuestión cuando hablamos de transporte ferroviario. De hecho se ha creado el European Institute for Gender Equality, que publica el informe ***Gender of the transport*** y otros informes relacionados con esta cuestión.

En el caso de países de América Latina, los niveles de inseguridad y las desigualdades económicas agravan aún más el problema de la movilidad de muchas mujeres, tal y como se analiza en el trabajo ***Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudad de América Latina*** (2019)

El *International Transport Forum*, una organización de la OCDE que investiga toda clase de temas relacionados con el transporte, tiene un interesante y nutrido número de estudios y conferencias sobre mujeres y transporte.

Como en casi todas las cuestiones las revistas y los diarios son una fuente fundamental para analizar la presencia de las mujeres en las empresas ferroviarias. Aunque en la mayoría de los casos, sobre todo hasta los años setenta, la aparición de noticias sobre el género femenino tiene un carácter anecdótico o para explicar algún hecho concreto y conciso. En cuanto a los títulos más antiguos resaltamos la presencia de artículos en la **Gaceta de los Caminos de Hierro** y en menor medida la **Revista de obras públicas**. A partir de los años cuarenta del siglo XX aparecen dos revistas ferroviarias **Ferrovianos** y **Trenes**, en ambos casos dado que se trata de publicaciones de Renfe y cercanas al Régimen franquista, se ofrece un panorama de las mujeres que resulta totalmente anecdótico y en el que solo se menciona la presencia de las mujeres como viajeras, esposas o familiares de ferroviarios y como mucho se menciona la labor de ferroviarias en otros países.

A partir de 1964 la aparición de la revista *Via Libre* que se mantiene hasta la actualidad nos permite ver cómo ha ido cambiando paulatinamente el papel de la mujer en el ferrocarril, de mera imagen publicitaria, pasando por las primeras maquinistas, la primera presidenta de Renfe, hasta la integración que se ha producido en los últimos años en todas las áreas del ferrocarril.

La presencia de noticias y artículo relativos al papel de las mujeres ferroviarias ha aumentado en las revistas del sector ferroviario. Aunque habrá que reconocer que es un aumento viniendo casi del cero absoluto. En porcentaje es inmenso, pero en números reales aún parece escaso. En concreto se trata de una decena de artículos en los últimos tres años.

En enero de **2017** la revista semanal francesa **“La Vie du Rail”** publicaba la noticia del relevo a la cabeza de la iniciativa para promover la igualdad profesional dentro de la compañía SNCF que se llama “SNCF en féminin”, donde el 20% de la plantilla son mujeres.

Otra revista francesa, **“Revue Generale des Chemins de Fer”** en su número de septiembre hacía un resumen del informe sobre el desarrollo del empleo de mujeres en los ferrocarriles europeos, con datos de 27 empresas ferroviarias de 19 países, entre los que destacan Noruega, Polonia y Eslovaquia con tasas de casi un 30% de mujeres ferroviarias.

Ese mismo mes la revista italiana **“La Tecnica Professionale”** incluía un artículo sobre la incidencia de la maternidad, y las medidas sociales al respecto, en el colectivo de ferroviarias de la operadora Ferrovie Italiane.

En noviembre de 2017 la revista de Estados Unidos **“Railway Age”** daba su portada a Corina Moore, presidenta de la compañía Ontario Northland Railroad. Esta revista

publica cada noviembre los premios a los cargos femeninos que han sobresalido por su labor durante el año, publicando a las doce ganadoras. También en noviembre de 2018 y 2019 aparecen reportajes sobre los premios, y en la edición de 2019 también ocupan la portada.

Y ese año, la revista de investigación “**TST**” publicaba un extenso artículo con el título “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”. Y sobre este tema también recogía una noticia “**La Vie du Rail**” de octubre de 2018 sobre una exposición dedicada a las primeras mujeres en el ferrocarril francés.

En el verano de **2018**, de nuevo la revista **Railway Age**, publica un artículo titulado “**Cerrando la brecha de género**” donde cuenta que en la empresa **ZTR Control Systems** dedicada a la tecnología ferroviaria han conseguido que la diversidad sea una cualidad para la innovación, con la incorporación de mujeres en un campo, el tecnológico, con pocas vocaciones femeninas. Coincide con este tema la noticia que publicó “*La Vie du Rail*” en invierno sobre la convocatoria del “Girls Day” de la SNCF, durante el cual chicas estudiantes de bachillerato fueron invitadas a un evento para mostrar las actividades digitales de la SNCF y alentar nuevas vocaciones 2.0.

En noviembre de ese año, “**Railway Age**”, además de reseñar los galardones “Women in Rail” contaba la experiencia de un proyecto liderado por mujeres para mejorar la conectividad ferroviaria en el mayor corredor ferroviario de EE.UU, el Corredor Noroeste.

En **2019** otra revista norteamericana, “**Progressive Railroading**” sacaba un reportaje dedicado al empleo femenino en las empresas ferroviarias de EE. UU. Destacando que cada vez son más en los puestos directivos, aunque los porcentajes reales vayan del 5% al 10% de las plantillas, según las compañías.

# ANEXO. IMÁGENES DE LAS MUJERES EN LAS REVISTAS ESPECIALIZADAS

Esta industria se creó para dar servicio a los viajeros, y debe cumplir su deber con el viajero, en el momento de salir y al volver, en el momento de bajar y al subir.

También se cuenta con el servicio de limpieza y acompañamiento en los trenes.

Se forma correctamente y profesionalmente al personal de limpieza, y se garantiza la higiene y el bienestar de los viajeros.

Los modernos servicios ferroviarios Limpieza y acompañamiento en los trenes

La Compañía de M. Z. A. ha implantado en sus trenes un excelente servicio escamado a calder misionero: la limpieza interior de los coches de 1.ª, 2.ª y 3.ª, furgones, coches correos, etc. Para este servicio se ha profundado el personal femenino, por ser más celoso y competente con el trato que debe darse a la tapicería, alfombras y demás...

de la limpieza y sus d foudadores, pañitos, pasam etcétera, y también de aten público en las atenciones rentes al servicio ferroviario chas señoras van provistas bién de lo que puede ser ne rio a los viajeros y más esp mente a las viajeras.

Estos servicios se establecen meramente en las grandes líneas de Córdoba, Sevilla, Cartagena y Badajoz han sido encadados al antiguo contratista de carriles D. Pedro Lorca Marín.

La acogida que el público ha d sado a este servicio preferiamos nc cionarla y que sean los usuarios d rrocaril los que hablen de esta impo mejora, una más en la serie prop y que, si tardan algún tiempo más en zarse, se por el lamentable estado en quod el material después de la guerra

ANTONIO M

## Revista Trenes 1943

### Indumentaria del viaje

¿Es una indumentaria especial para viajar? Los uniformes hoy a un nicho-cuadro de tren es fácil seguir que no; en el va- a equates vestidas con los trajes habi- culla y a las señoras con sus sombreros bonitos, sus peticas en invierno y trajes de verano, como si es vez de trasladar- jidad a otra, lo hicieron solamente de su d de estremo. Conforme va descendiendo la l biliter, se nota más una especializaci- dumentaria del viaje. En primera clase se ven—en las mujeres—más trajes "sastre" y en tercera hacen su aparición aquellos guandoleros que fueron creados, sin duda, en los primeros tiempos del ferrocarril, cuando no se conocía me- teres en el mismo sino el cuadrado blando, largo hasta el suelo y la invisible gorta de viaje, hoy también casi desaparecida. De todos modos, el Centenario del ferrocarril en España va a revelar en su propia indumentaria entonces adaptada, en la que tanto al guandolero y para en los cabaleros, ligada al viento blai tapido y también el blando en las señoras, lo era por diversión o por "cachondeo". Cuando en esta época una señora en el tren o por "cachondeo", cuando en esta época una señora en el tren del Centenario, que va a tener la delicadeza de venir a visitarnos.

Si no hemos tenido la fortuna de poder trasladarnos a Barcelona, podremos comprobar la necesidad de aquellos útiles, hoy casi desaparecidos en las personas, aunque no tanto en las moñetas y moñetas que andará muchas veces con su funda de tela, quitá no vibreda y con iniciales como eston- ción, tres un heremita y otras de que no se estapan el "citra", a el "paganici", que trata de pasar por aquel. Una vez que hagamos la experiencia es muy posible que algunas a la conclusión de que entonces como ahora, los del hombre para hacer su negocio. Que no son pocos los que hoy, lo mismo que ayer, las locomotoras siguen que- mando carbón y rebando humo; las carbónicas siguen tam- bién algunas con poca habilidad las vías de las viajeros — lo que es peor, de las viajeras—para terminar su ca- rera desde la chimenea y los coches al final de su jornada están sucios hoy no creemos que más que hace un siglo. Sin embargo, las señoras no se olvidan tanto. Quizá pueda abe- garse que las locomotoras más largas reúnen más chimeneas que cuando eran más pequeñas; las señoras también son más largas; que los coches se encuentran a mayor distan- cia de la chimenea; que la velocidad otorga muchas carbón- nitas, en fin, razones lógicas seguramente ciertas y opor- tunas.

Pero como decimos antes, vamos a poderlo ver claramente. Sabed todo, y por lo que se refiere a la indumentaria, que es lo que nos interesa en este momento, vamos, no digamos que es agrado, que muestra mujeres de hoy que venen- do a aquellas señoras que procuraban la revela- ción del transporte que representó el ferrocarril y viajaron alternativamente en diligencia, en posta y en tren. Como los que hoy promueven el gran espacio con la necesidad de vestirse dentro de una idea de elegancia y por ello po- sición en aquellas coches de primera clase con sus venen- das lustradas—mirando previamente el vehículo de las señoras—trajan sobre de viaje y suben a los trenes

estilo y cobijado a la composición del cuadro diecinueveavo, por otra parte van a venir movida el coluano habiendo que conviene componer en las señoras del habito fe- rroviario.

Veremos si ahora resulta que es indoligable el guardado para cubrir las ricas y amplias telas o si, con el desentado hoy dominante en el mundo, tras por "la calle de estremo" y presiones del largo y pomposo sereno en sus viajes; con lo que vendrá a revelar una incompatibilidad entre el tren y la indumentaria de de siglo hoy imperante. Nuestra humilde e inesperadamente opinión es que no hay tal incompatibilidad; pero, tratada en cuenta que esta fan- tasma, faldas alterna por esos países del mundo con lo que se llama "chub", que en un traje de baño para andar por la calle, voy a salir a saber la que al fin prevalecerá. La mujer tiene el instinto de su belleza y a las faldas que están han sido su característica femenina. Y aunque no queramos opinar, ya que no es caso de hacer lo mismo.

Sea con una u otra indumentaria, con velo rápido o con la cara al descubierta; con un "casco" impenetrable—se di- van las faldas, "cuidado con las ratas"—o con malvas ar- mento, la mujer siempre será el mejor adorno de los trenes, aunque, como sucede hoy día, haya la competencia a la má- quita en lo que se refiere a la idea de hundo el cuerpo in- merno. En cuanto al hombre, quizá sea necesario recomen- darle que vuelva al uso del cuadrado, por lo menos en el verano, cuando le da por quedarse despiñado y sin am- plitud y chubasco. Por un muy decorativo un tren, diez de- cimos en cuenta, sobre todo cuando hay transcurrido algu- nos kilómetros bajo el calor de nuestra latitud. Pero, de- cimos en cuenta, sobre todo cuando hay transcurrido algu- nos kilómetros bajo el calor de nuestra latitud. Pero, de- cimos en cuenta, sobre todo cuando hay transcurrido algu- nos kilómetros bajo el calor de nuestra latitud. Pero, de- cimos en cuenta, sobre todo cuando hay transcurrido algu- nos kilómetros bajo el calor de nuestra latitud.

## Revista Trenes 1948

### **Las mujeres jefes de estacion**

Leemos que en el servicio de ferrocarriles de Australia se ha introducido una modificacion, que consiste en confiar á mujeres el cargo de jefes de estacion con bastante menor sueldo del que los hombres disfrutaban.

Gaceta de los Caminos de Hierro 1894

**Presidente femenino.** Una Compañía de ferrocarriles de Texas ha nombrado presidente del Consejo de administracion á una mujer, Madame Haines, esposa de un conocido contratista de obras públicas de Nueva-York. Madame Haines, segun parece, está muy versada en esta clase de asuntos y conoce al detalle todo lo concerniente á la explotacion de una línea férrea.

Gaceta de los Caminos de Hierro 1890

### **HECHO HEROICO DE UNA MUJER QUE EVITO UNA CATASTROFE**

Un coche de turismo ocupado por cinco personas que regresaban de noche a su domicilio después de asistir a las carreras de caballos, cayó por un terraplén sobre la vía férrea, quedando heridos sus ocupantes en el interior del coche, que había volcado.

Una mujer, madre de seis hijos, que vió el accidente oyó el silbato de la máquina de un tren que se acercaba a gran velocidad al lugar del accidente y corriendo con una linterna de bolsillo en una mano y agitando un pañuelo en la otra logró llamar la atención del maquinista que pudo parar el tren a 30 metros del coche atravesado en plena vía, y al descender de la máquina vió en primer término a la pobre mujer que estaba desvanecida sobre la vía por el esfuerzo que había hecho en su carrera.

Ferrovianos 1959

COLABORACION DEL PERSONAL

## LA MUJER EN EL FERROCARRIL

Por ANTONIO BRU BARTUAL

EN los albores del ferrocarril, desde que éste nació de un modo oficial y serio en España, con ese sentido caballeresco, hidalgo, tan propiamente español, se ha mostrado galante y protector de la mujer. Y así, fiel a este lema, ha podido observarse desde sus principios que no ha desdeñado la cooperación de aquélla en múltiples servicios, unos secundarios, otros según han ido aconsejándolo las circunstancias y otros de verdadera responsabilidad. Nos referimos, en primer término, a las tan conocidas guardabarreras de los pasos a nivel a lo largo de la vía.

Los viajeros proyectan la salida de su residencia, su viaje en ferrocarril, con toda alegría, con el optimismo propio del que va a conocer nuevos parajes, a disfrutar unas vacaciones —¡siempre cortas!—, a realizar algún buen negocio o a unirse con seres queridos que están anhelando su feliz arribo y estancia entre ellos. Afortunadamente, son pocos, y únicamente en determinados casos, los que se ven obligados a realizar viajes por causas de tristeza, de desgracias. El ferrocarril, todavía y mejor que ningún otro medio de transporte, acucia la ilusión del viaje, fortalece o despierta siempre un cierto optimismo, aun tratándose de cortos trayectos.

El viaje es un traslado de un punto a otro, es un camino a recorrer, más o menos largo, que puede parangonarse con el que realizamos por nuestra propia vida. Lo emprendemos con todo aliento, con toda esperanza, con alegría; pero, como todo camino, tiene también sus inconvenientes y peligros, y Dios quiera siempre que nuestras virtudes nos salven de los escollos que nos salgan o encontremos al paso para poder llegar felizmente al término de nuestro viaje, de nuestro destino, que ha de ser siem-



*Una señorita informadora en su puesto de servicio.*

pre la íntima satisfacción en el cumplimiento del deber. Estas virtudes nuestras son las guardabarreras en la vida.

Pues, en el camino de hierro, tal es también la misión asignada a la guardabarrera: está siempre atenta al constante paso de los trenes, y el viajero sabe, cuando vislumbra el banderín verde o rojo, que, según la orden recibida de sus superiores, aquélla muestra en su mano, al paso de los trenes, que la vía está expedita o bien que el maquinista ha de ir con precaución o detenerse para evitar lo que pudiera constituir un lamentable accidente de no mediar la labor aislada, callada, de estas agentes del ferrocarril.

\*\*\*

Otros cargos de menor importancia en la explotación ferroviaria, pero también necesarios al desarrollo y buen servicio del ferrocarril, se han

vinculado en la mujer, desempeñando las funciones de limpiadoras, costureras, obreras, telefonistas e incluso expendedoras de billetes, o bien, desde hace ya una treintena de años, en las oficinas, donde constituyen hoy un numeroso grupo que colabora con el hombre en los trabajos administrativos del ferrocarril.

En la marcha ascensional hacia el progreso, de superación en todos los servicios que viene experimentando el ferrocarril en España, lo que ha motivado la creación de sanatorios como el de Traumatología de Madrid, aparte de los servicios sanitarios que en estaciones principales hay ya de antiguo establecidos, también se ve a la mujer ejerciendo las funciones de enfermera.

En este aspecto no ha sido el ferrocarril, ciertamente, el iniciador, pero también ha sabido aprovechar la colaboración de la mujer, precisamente en esta clase de servicios, verdaderamente delicados, podría decirse

Ferrovianos 1949

## Profesiones de RENFE

### TRECE MUJERES ALCANZAN LA CATEGORIA DE MAQUINISTAS DE TREN

**R**ENFE ya cuenta con maquinistas femeninas. En la convocatoria para cubrir 1.276 plazas de maquinista, cuyo resultado se dio el 10 de septiembre, trece mujeres obtuvieron el nombramiento. Esta promoción se convocó para ayudantes de maquinista con una experiencia mínima de dos años, siendo la antigüedad el valor con más puntuación. Las nuevas maquinistas pertenecen a las primeras promociones de ayudantes de maquinistas, a las que «V. L.» dedicó un reportaje en su número 188, de septiembre de 1979. A la actual convocatoria se han presentado más de tres mil candidatos, de los que 31 eran chicas.

Las trece maquinistas han obtenido sus destinos como sigue: tres, en la Zona Centro; cuatro, en la 5.ª Zona; cuatro, en la 6.ª Zona, y dos, en la 7.ª Zona. Irún es la residencia con mayor presencia de maquinistas féminas, ya que tres de ellas han recalado en este depósito. La plantilla femenina de maquinistas y ayudantes de maquinistas de RENFE está formada por las agentes ingresadas en 1981 y 1982, mediante concurso-oposición abierto y sin distinción de sexo.

Para que las mujeres pudieran acceder a los puestos de factor y ayudante de maquinista hubo que pasar por alto una disposición legal de 1927 que prohibía los trabajos nocturnos a la mujer y que hasta 1979 impidió la incorporación de las mujeres a la mayor parte de la labor ferroviaria. Una consulta a la Dirección General de Trabajo resolvió que el añejo Decreto-Ley quedaba inoperante si la trabajadora lo aceptaba así.

La prensa comentó mucho por entonces esta incorporación de la mujer a RENFE, al igual que se ha hecho ahora con este ascenso a maquinistas. Incluso los periodistas de la República Federal de Alemania han mostrado inte-

(Sigue en la pág. 2)



Ana Belén Parra, con residencia en Port-Bou, es una de las primeras agentes que ascienden a maquinista.

## LA PRENSA LO HA COMENTADO

# CIEN MUJERES PARA EL TREN

Al popular columnista Alfonso Sánchez le llamó poderosamente la atención el que a Rosario García Jiménez, madrileña, veintitrés años de edad, y una de las primeras mujeres llamadas a ser factor de RENFE; le encantó a A. S., decíamos ("Hoja del Lunes de Madrid", 6-VIII-79), que ella declarase a María Dolores Martínez Luján ("ABC", 2-VII-79) lo siguiente:

—Los trenes españoles son tan buenos como los del extranjero, y muchas veces son también objeto de críticas injustas. El nivel de confort es bueno, aunque el estado de conservación y limpieza deja mucho que desear. Lo que falta en España es una disciplina de comportamiento.

El chispeante comentarista de "Hoja del Lunes" glosaba, por su parte:

"Ahora, doña Rosario García Jiménez, una universitaria que ha conquistado el cargo de factor ferroviario y rompe así la misoginia de la RENFE, habla de la disciplina de comportamiento al referirse a la suciedad de los trenes. Se derrumba la teoría de que los trenes limpios permanecen en las cocheras y salen a la vía sucios. No; salen los limpios, pero en seguida se ensucian por falta de disciplina de comportamiento. También las calles de la ciudad son un asco".

Ciertamente, el bueno de Alfonso Sánchez exagera con lo de la "misoginia", como había errado "ABC" al titular: "Tras setenta años de antifeminismo, RENFE admite mujeres". Porque ese pretendido antifeminismo no era pecado de RENFE, sino de una disposición legal de 1927, que prohibía los trabajos nocturnos a la mujer; una norma hoy dejada de lado, gracias, precisamente, a una consulta hecha por esta empresa a la Dirección General de Trabajo. De tal manera, que "Ya" (16-VIII-79), por boca de una portavoz del GIRE, decía:



Se acabó la presunta "misoginia" en las cabinas de conducción de RENFE. No tardaremos en acostumbrarnos a imágenes como ésta.



Noventa y siete mujeres están ya en camino de convertirse en factoras y/o ayudantes de maquinista.

"RENFE fue y es una de las primeras empresas que ha llegado, en sus convenios colectivos, al acuerdo de no discriminar a la mujer para ningún tipo de trabajo, salvo para aquellos que físicamente no pueda realizar. En este caso, el único obstáculo que

existía era el Decreto-Ley de 1927, que impedía el trabajo nocturno de la mujer. Como estos cargos requieren trabajar por la noche, fue preciso consultar a la Dirección General de Trabajo, la cual respondió que, si ellas lo aceptaban, no había ningún tipo de problema".

Los diversos medios de comunicación recogieron en su momento, con interés e incluso simpatía, la noticia de que 97 mujeres figurasen entre las 1.157 personas seleccionadas para ocupar, mediante concurso-oposición, puestos de factor y ayudantes de maquinista en el número 187 de VIA LLIBRE).

"Un dato —señalaba el diario 'El País', 3-VII— curioso es que entre los aprobados, e incluso rechazados, hay varios titulados superiores que han concursado a estos puestos".

—¿Qué piensan estas mujeres del trabajo que van a desarrollar? La misma Rosario García Jiménez —que se siente "muy orgullosa de descender de la clase ferroviaria"— manifestaba a "ABC":

—Este es un trabajo que me gusta mucho, y lo veo como una especie de aventura. Son muy pocos los inconvenientes que le encuentro. Tan sólo, quizá, la sujeción que tiene. En cambio, las ventajas son muchas; desde que es un trabajo muy variado, hasta que se tiene la posibilidad de tratar con muchas personas.

La señorita García Jiménez declaraba por último: "Yo no soy feminista, sino *femenina*, como diría Carmen Conde, y ostentaré el uniforme de factor con orgullo, como si llevara el de general".

Sean bien venidas todas estas mujeres a la gran familia ferroviaria. ■ (Fotos: I. PERALEDA).

# DER DEUTSCHE EISENBAHNER

Zeitung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) · Juni-Ausgabe 1981 · Nr. 6 · 34. Jahrgang · D 21 77 EX



**Mehr Chancen  
für Frauen  
bei der Bahn!**

NOVEMBER 2019

WWW.RAILWAYAGE.COM

# RAILWAY AGE

SERVING THE RAILWAY INDUSTRY SINCE 1856

## WOMEN IN RAIL

JULIE GREEN  
LTK

**THE MANY, THE PROUD** //  
Why military veterans  
make great railroaders

**TRANSIT-ORIENTED  
DEVELOPMENT, MONTRÉAL** //  
An historic city embraces  
a sustainable future

## ACTUALITÉS

# SNCF au féminin. Des femmes qui font bouger les lignes

Créatrice en 2012 au sein de l'entreprise puis du groupe du réseau SNCF au féminin, Virginie Abadie-Dalle cède la place à Francesca Aceto. À l'occasion de ce passage de témoin, toutes deux évoquent ensemble leur engagement pour élargir la place des femmes dans un monde encore très masculin.

« **C'**est peut-être un peu parce que je suis l'Italienne, celle qui parle avec les mains et qui fait du bruit. » Avec un sourire et une voix douce, qui ne risquent en aucun cas de faire prendre cette jolie femme pour la virago de service, la brune Francesca Aceto évoque sa nomination par Guillaume Pepy en décembre dernier. Elle succède à la blonde et non moins vive Virginie Abadie-Dalle à la tête de « SNCF au féminin ». Un réseau que cette dernière a « inventé » en 2012 pour promouvoir l'égalité professionnelle au sein de l'entreprise. Parce qu'elle trouvait « qu'il y avait vraiment beaucoup, beaucoup à faire ».

Et à entendre ces deux-là, qui se connaissent de très longue date, puisque Francesca est membre du comité de pilotage depuis le début, la seconde semblait toute désignée pour prendre la suite de la première, il reste encore énormément de chemin à parcourir. Aujourd'hui à l'échelle du groupe, le réseau SNCF au féminin compte quelque 5 200 membres. Cinquante ambassadrices font circuler dans les établissements l'information, aidées par un bon millier de contributrices aux travaux qu'il conduit.

Un réseau ? Des travaux ? Des circulations ? Pour quoi faire ?



Francesca Aceto a succédé en décembre dernier à Virginie Abadie-Dalle à la tête de SNCF au féminin.

Consciente qu'on l'attendait plutôt ironiquement au coin du ballast, avec le combat qu'elle portait dans un monde d'hommes où les mots « réseau », « travaux » et « circulation » évoquent tout autre chose, Virginie Abadie-Dalle résume très concrètement : « Essayez donc de dégoter à la SNCF une paire de chaussures de sécurité en peinture 38 pour aller sur le terrain. Et des

toilettes dans la cabine de conduite d'une locomotive. » Même si le réseau réunit pour la plupart des cadres, SNCF au féminin s'adresse à toutes les femmes. À tous les niveaux, dans tous les métiers : « Il est a-hiérarchie, hors hiérarchie », insiste-t-elle. Et façon déesse des petites victoires, elle considère que c'est à des « détails » comme les chaussures – qu'elle pourrait

continuer à lister dans de nombreux domaines – qu'on mesure si les choses avancent sur les grandes questions de l'égalité professionnelle.

À la SNCF, les salaires des femmes ne sont « que » de 4 % inférieurs à ceux des hommes. Un sacré bon point quand on sait qu'il reste de 20 % à 25 % plus faible en moyenne dans les autres entreprises. Mais elle ne compte encore qu'un petit 20 % de personnel féminin. Et l'embauche qui n'était que de 8 % dans les années 80, après avoir bien grimpé, a plutôt tendance à stagner. 1 000 femmes seulement ont été recrutées en 2015. « Et il y avait plus de femmes au comex en 2010 qu'aujourd'hui, pointent ensemble Francesca et Virginie, l'une finissant souvent les phrases de l'autre. Et contrairement à aujourd'hui, c'était des femmes qui avaient été nommées à des postes stratégiques. » Et de citer les Barbara Dalibard, Sophie Boissard, Bénédicte Tilloy ou Sylvie Charles... « Tout peut toujours être remis en cause. »

« Vouloir plus de femmes dans l'entreprise, cela implique de changer l'entreprise elle-même. Parce qu'on lui demande d'appliquer des solutions en rupture avec sa culture », insiste Virginie évoquant le sexisme ambiant qui y règne encore trop souvent : « La grosse blague

# Women take their seat at the table

By Vesna Brajkovic, Associate Editor

Rail industry constituents recognize the need to develop more diverse workforces

**YEARS AGO**, when a more senior member of a short-line association committee noticed newcomer Judy Petry, then controller and now president of Farmrail System Inc., in his usual seat at a committee meeting, he didn't skip a beat. "That's my chair," he said.

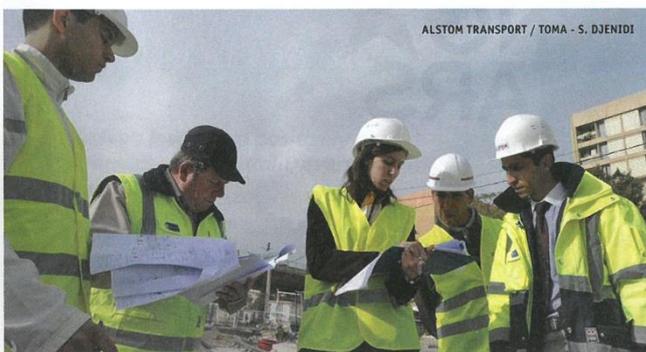
Petry began to stand to pick a new seat before her friend and fellow committee member, the late Maggie Silver, rested her gentle hand on Petry's to keep her seated.

"This is your chair. You have earned the right to choose where you sit. Stay here," short-line industry pioneer and longtime Pinsky Railroad Co. President Silver told Petry, motioning for her to look around and notice they were the only women at the table. Petry said you could have heard a pin drop in that room. Silver died in 2014 at 88.

Petry's decision to keep her seat at the table, with the guidance and support of Silver, is just one small example of how

women have continued to claim spaces in top positions across the rail industry.

This year, women continue to make strides by achieving leadership roles at North American railroads and rail industry constituents. A few recent examples include: Isabella Courville's appointment as Canadian Pacific's first woman chair; Cathrin Banks being named president of the Maryland and Delaware Railroad Co. and becoming what is believed to be one of the youngest women to lead a U.S. railroad; Lorie Tekorius's promotion to The Greenbrier Cos. president and chief operating officer; and the Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA) naming three women — Lisa Woodruff, Shanita Bowman and Laura Mason — to lead rail operations for the first time as senior vice president for rail services, VP of rail transportation and chief of the rail infrastructure, maintenance and engineering department, respectively.



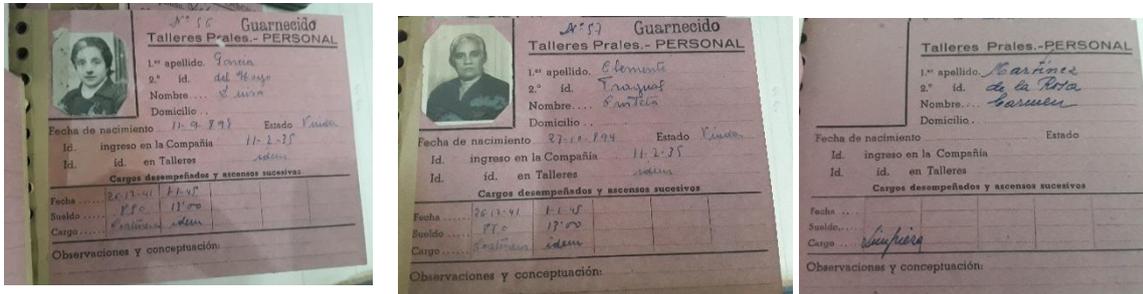
Lack of diversity has consistently ranked among the top five workforce challenges in the rail industry, according to a workforce trend report issued by the Federal Railroad Administration.

## Male-dominated workforces

Workforce data from several Class I reports illustrate that while women continue to rank in high-visibility positions, men represent the majority of the industry's workforce:

- Women comprised 5 percent of Union Pacific Railroad's total workforce in 2018, according to the railroad's annual "Building America" report.
- Of CP's total 12,163 employees in 2017, 1,156 were women and 11 percent of new hires were women, according to the railroad's 2017 sustainability report. In 2018, 16 percent of all CP employee promotions were women, CP spokesperson Jeremy Berry said in an email.

ANEXO. EJEMPLOS DOCUMENTALES ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO



R-0030-001: Fichas de personal de costureras y empleadas de la de los Talleres generales de Madrid – Atocha (ca. década 1940). Serie RENFE

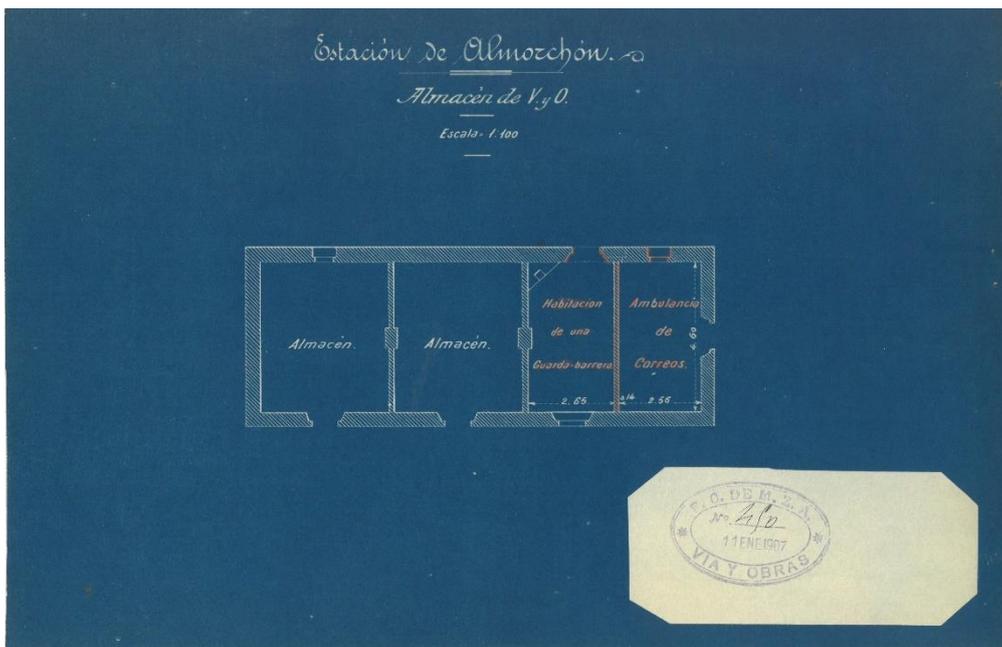
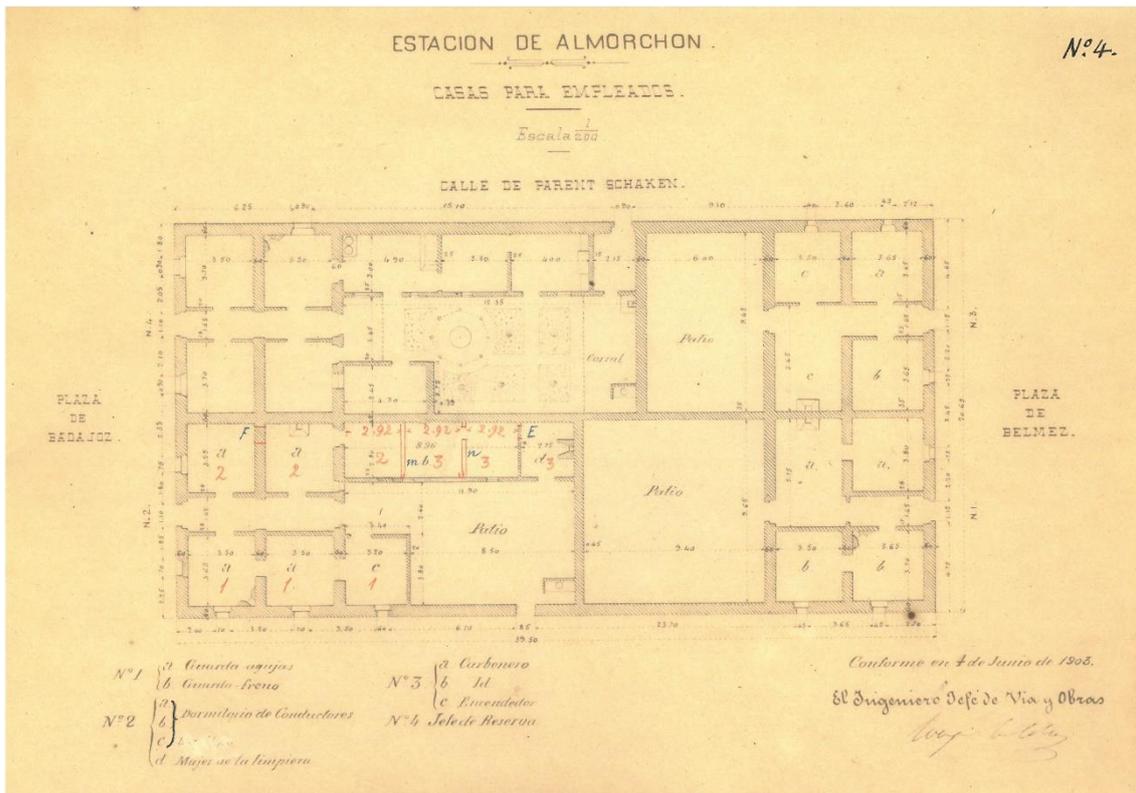
(12 DIVISION)

VIA Y OBRAS

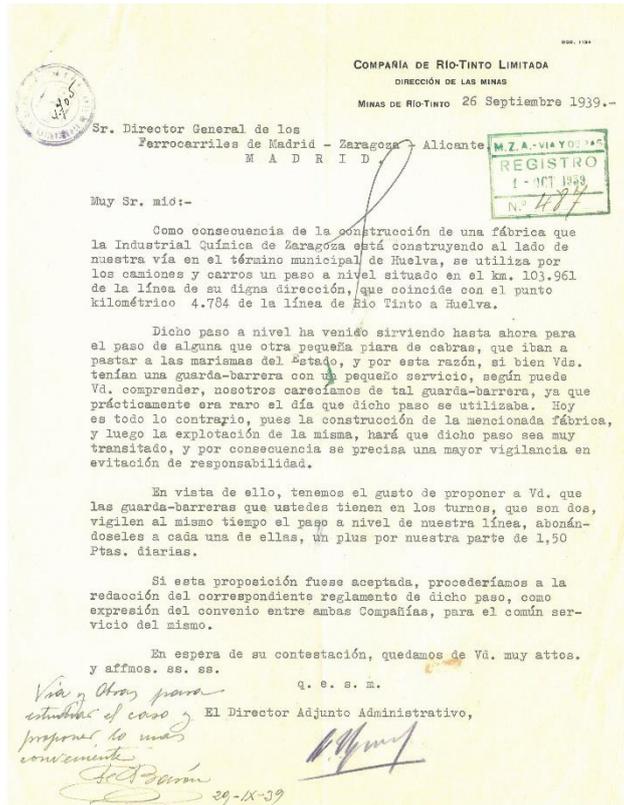
LINEA DE ALICANTE.

Brigada	Descripción	Haber diario
1A	Guarda puente, (Manzanares).....	2,25
-	Guardabarrera, hombre de noche, Km. 6,584	1,75
-	id. mujer de día, Km. 6,584	0,75
-	id. id. Km. 6,622	0,50
-	id. hombre de noche Km. 9,856	1,75
-	id. mujer de día, Km. 9,856	0,50
2A	id. id. Km. 12,917	0,50
-	id. id. Km. 12,450	0,50
3A	id. hombre de noche, Km. 21,069	1,75
-	id. mujer de día, Km. 21,069	0,50
-	id. hombre de noche Km. 24,093	1,75
-	id. mujer de día Km. 24,093	0,50
-	id. id. Km. 25,302	0,50
4A	id. id. Km. 36,950	0,50
-	id. hombre de noche Km. 36,355	1,75
-	id. mujer de día Km. 36,355	0,50
5A	id. id. Km. 41,762	0,50
-	id. hombre de noche Km. 47,009	1,75
-	id. mujer de día, Km. 47,009	0,50
-	id. puente (Tajo).....	1,75
6A	Guardabarrera, hombre de noche, Km. 51,612	1,75
-	id. mujer de día, Km. 51,612	0,50
7A	id. id. Km. 58,096	0,50
-	id. id. Km. 59,929	0,50
-	id. id. Km. 61,024	0,50
8A	id. id. Km. 67,283	0,50
-	id. id. Km. 72,750	0,50
9A	id. id. Km. 79,139	0,50
-	id. id. Km. 80,884	0,50

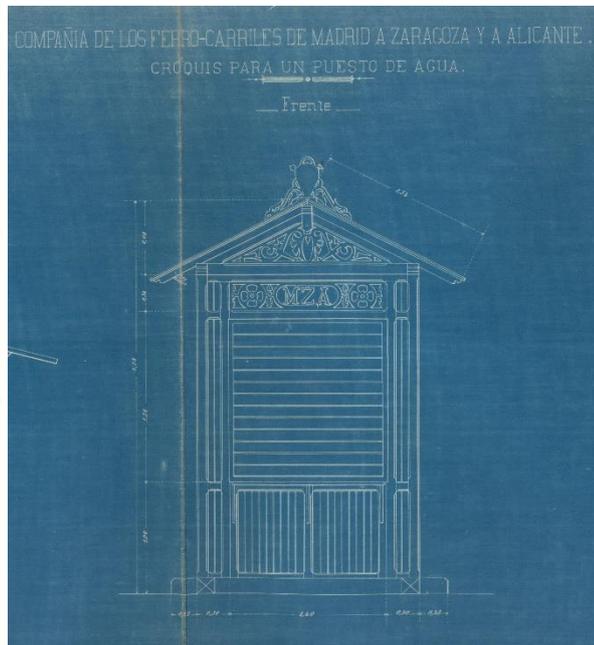
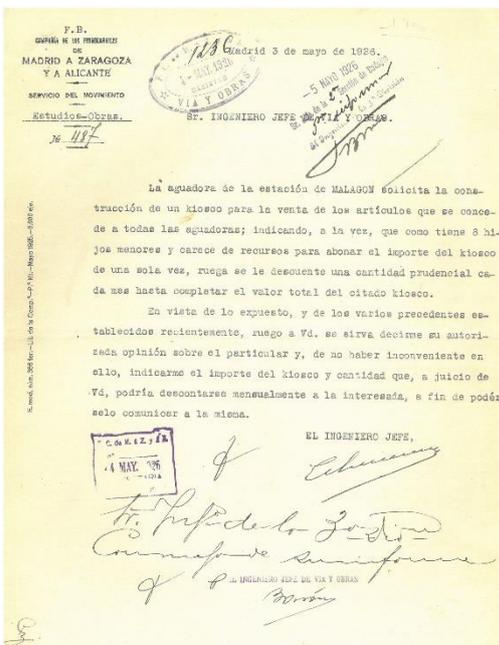
C-0394-009: Relación de sueldos de los guardabarreras de la Red Antigua de la Compañía MZA, (1921). Serie Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras



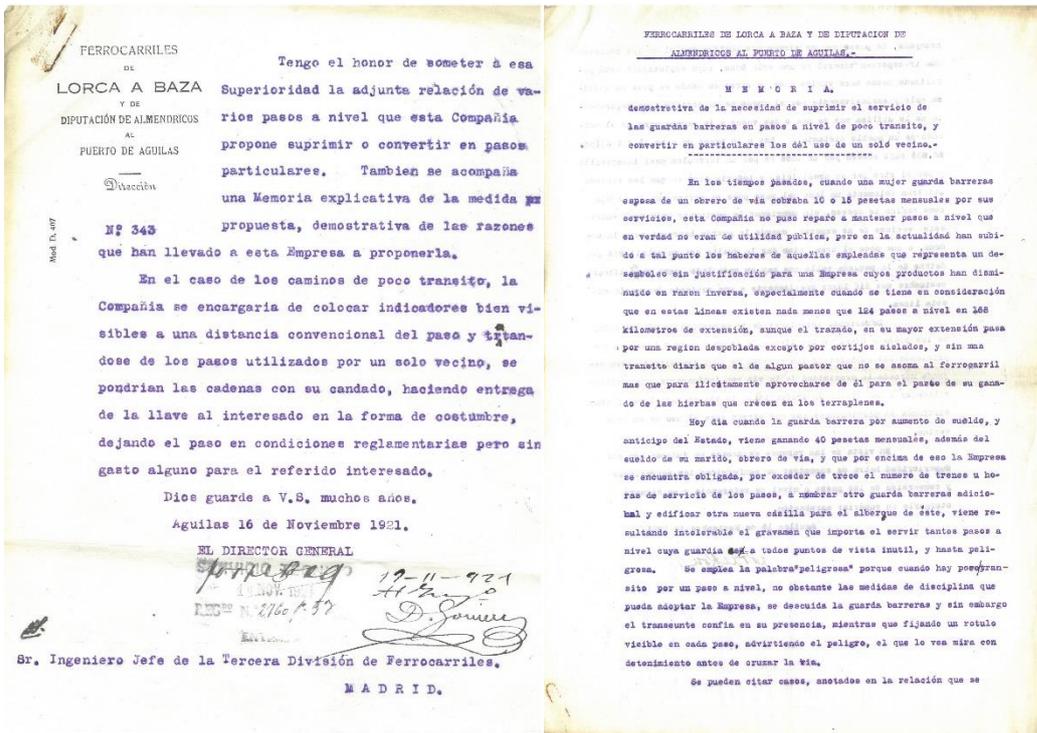
C-0930-001-016: Habitación para la encargada de la limpieza, en el dormitorio del personal de trenes (1906 noviembre 8/1907 octubre 7). Serie Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras



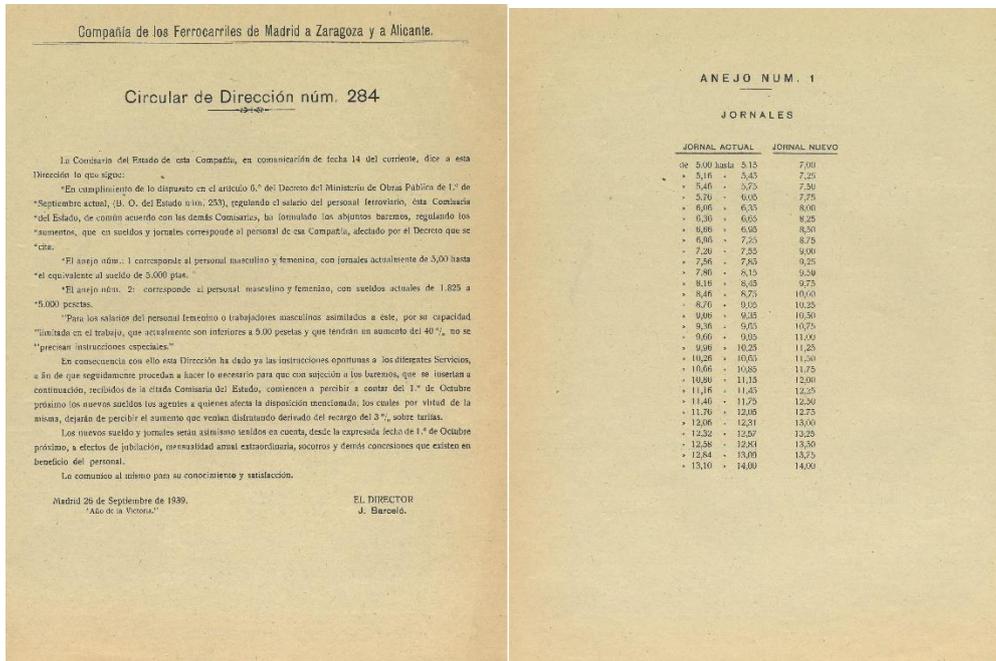
C-0387-004: Solicitud de una guardabarrera por la Industrial Química. Expediente relativo a la vigilancia del paso a nivel situado en el km 103,961 de la línea Sevilla a Huelva, debido a las obras de construcción de una fábrica de refinería de azufre de la Sociedad Industrial Química de Zaragoza en el término municipal de Huelva (1939 agosto 24/1939 octubre 2). Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras



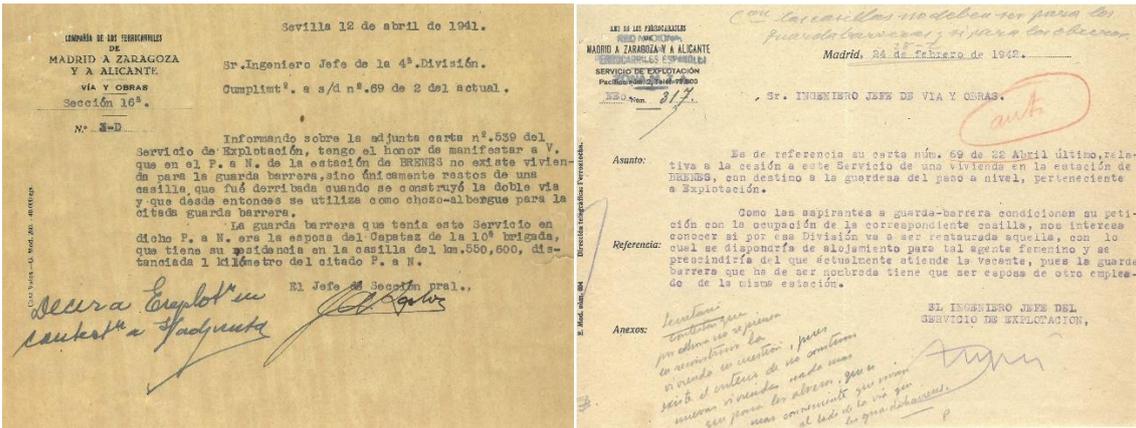
C-0144-002-013: 13. Construcción de un quiosco para la aguadora de la estación (1926 mayo 3/1937 marzo 17). Expediente relativos a la estación de Malagón en la línea de Madrid a Ciudad Real y Badajoz. Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras



I-0236-015: Memoria explicativa sobre la necesidad de suprimir el servicio de las guardabarreras en pasos a nivel de poco tránsito, y convertir en particulares los de uso de un solo vecino, en la línea de Lorca a Baza, dada la cuantía a la que ascienden los salarios de las guardabarreras 1921 noviembre 16). División Inspectora de FFCC. 4ª Zona



C-0378-015: Circular de la Dirección de MZA núm. 284 relativa a la regulación de los aumentos de sueldo para personal masculino y femenino (1936 septiembre 26). Circulares, Órdenes, etc. de la Compañía MZA y RENFE. Serie Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras



C-0268-005: El Servicio de Explotación solicita que se le ceda la vivienda correspondiente a la guardabarrera en la estación. (1941 marzo 26/1942 marzo 7). Expediente relativos a la estación de Brenes en la línea de Córdoba a Sevilla. Serie Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

SITUACIÓN KILOMÉTRICA DEL PASO A NIVEL		AGENTE ENCARGADO DE SU CUSTODIA	PEREGRINACIÓN CON OTRO AGENTE DE LA COMPAÑÍA	LUGAR DONDE HABITA	DISTANCIA AL P. A. N.	AGENTE QUE LO GUARDA	RESIDENCIA	DISTANCIA AL P. A. N.	OBSERVACIONES
1ª Sección de Zaragoza	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2ª Sección de Zaragoza	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1ª Sección de Badajoz	Nm. 12,427	Huizer	Kingano	Ostafe	700	Repos del guarda-no que de la 1ª Brigada	Casilla nº 5. Nm. 12,415	1.432	
"	59,215	Huizer	Kingano	Barrio de Asson	500	Hija del obrero de la 1ª de la 2ª Brigada	Casilla nº 31 Nm. 59,235	802	
"	90,685	Vacante	"	"	"	Hija del Capataz de la 2ª Brigada	Casilla nº 47 Nm. 90,975	1.710	
2ª Sección de Badajoz	Nm. 171,223	Huizer	Kingano	Ciudad Real	1.000	Hija del guarda barrera del P. a N. del Nm. 170,880	Casilla, Nm. 170,890	308	
1ª Sección de Ariza	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2ª Sección de Ariza	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Madrid, 20 de Diciembre de 1930  
El Ingeniero Jefe de la 3ª División

C-0387-006: Relación de pasos guardados sólo de día con residencia de los guardabarreras fuera de la línea (1930 noviembre 3/1930 diciembre 27). Serie Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

COMPANIA DE LOS FERROCARRILES  
DE  
MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE  
VIA Y OBRAS

Línea de Ariza

Nº 187 de 1931

Instancia

que hace dirigida las guardas-barreras al Excmo Sr. Ministro de Fomento en la que dicen que la Compañía MZA que al establecer ciertos trabajos con el servicio y que los obreros que a repugnancia de los ferroviarios.

1931 Febrero 25  
1931 Marzo 6

RECIBIDA EN EL MINISTERIO DE FOMENTO EL 25 DE FEBRERO DE 1931

Oportunamente ha sido en poder de esta Compañía el oficio de esa División de su digno cargo n.º 568 de fecha 26 de Febrero próximo pasado, al que acompaña copia de la instancia que han elevado al Excmo. Sr. Ministro de Fomento las guardas barreras de la línea de Valladolid a Ariza.

En cumplimiento a lo que en mismo se ordena y con devolución de la copia de la instancia mencionada, tengo el honor de informarle a V.S. que, con motivo de los últimos accidentes ocurridos en los pasos a nivel y para dar las mayores garantías de seguridad a los usuarios de los camiones, se exigirá del personal encargado de su guarda el más estricto cumplimiento de todas las disposiciones vigentes sobre el particular, y especialmente de la R.C. de 5 de Junio de 1928, en cuya prescripción se especifica la forma de efectuarse por los guardas barreras el servicio de los pasos a nivel.

El celo con que se ha exigido el cumplimiento de esta disposición ha motivado la reclamación de los guardas barreras de la línea de Valladolid a Ariza, disposición que quedará sin efecto en el momento que la Compañía pueda poner en vigor el vigente Real Decreto-Ley de 22 de Junio de 1928, en que se dictan nuevas reglas para la implantación de la guardia en los pasos a nivel, a cuyo fin se dirigió a esa División de su digno cargo en oficio n.º 7764 de fecha 11 de Diciembre próximo pasado, solicitando la autorización correspondiente.

Dios Guarde a V.S. muchos años.  
Madrid, 6 de Marzo de 1931.  
EL DIRECTOR GENERAL,

REQUERIDO:  
EL MINISTERIO DE FOMENTO  
Sr. Inge. Jefe de la 3ª División Técnica y Administrativa de F.C. MADRID

C-0388-004: Instancia dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por las guardabarreras de la línea de Valladolid a Ariza quejándose de las reglas impuestas por la Compañía MZA sobre el servicio de los pasos a nivel (1931 febrero 25/1931 marzo 6). Serie Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

DEPARTAMENTO DE FOMENTO  
DE  
MADRID A ZARAGOZA  
Y A ALICANTE  
SERVICIO DE TITULOS  
N.º 76/I

BARCELONA, 30 Junio 1933

Jefe de Títulos,  
PRESENTE

La Representación Obrera del Jurado Mixto ha sometido a la consideración del Pleno la siguiente proposición:

"En las distintas oficinas de la Compañía, existen mujeres encargadas de la limpieza y su situación con relación a los beneficios que se les concede, es tan distinta, entre los distintos Servicios, que mientras en uno se les da plantilla, con todos los beneficios inherentes a la misma, como tales encargadas de limpieza, en otros no se les concede más que algunos de los referidos beneficios, y por tanto, esta Representación Obrera entiende que por el Jurado debe estudiarse la forma de normalizar la situación de esta clase de personal igualándole en deberes y derechos."

En su vista, ruego a V. que con la mayor urgencia se sirva remitirme una nota de las mujeres de limpieza de ese Servicio y circunstancias que concurren en cada una de ellas, (jornal, días que trabajan, etc.).

EL DIRECTOR Jefe del SERVICIO DE TITULOS

DEPARTAMENTO DE FOMENTO  
DE  
MADRID A ZARAGOZA  
Y A ALICANTE  
SERVICIO DE TITULOS  
N.º 117/I

BARCELONA, 30 Septiembre 1933

Sr. Jefe del Servicio de Títulos,

El Sr. Director General, en carta n.º 1462 de fecha 28 del corriente, me comunica lo siguiente:

"Para su conocimiento y efectos consiguientes, comunico a Vd. el acuerdo tomado por el Jurado Mixto de M. Z. A. en su sesión de 11 del corriente, que a continuación se transcribe:

"Para regularizar el servicio y los derechos del personal femenino encargado de la limpieza en los diferentes centros o dependencias se acuerda por unanimidad:

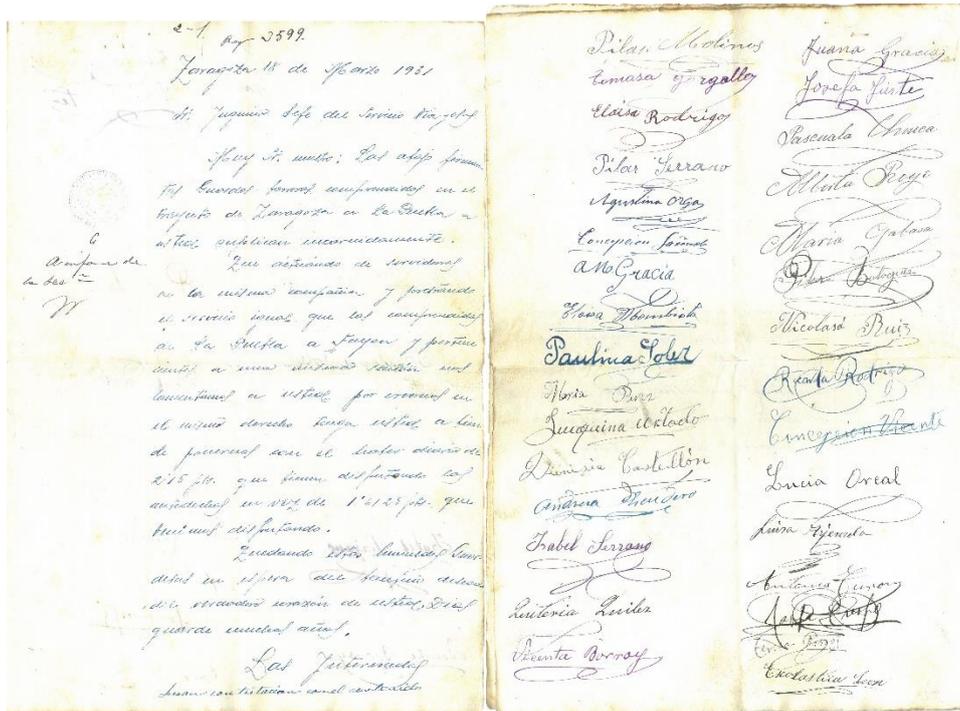
- 1º - El personal femenino que tiene ya la jornada legal y es ya de plantilla, continua incluido en ella y sigue las vicisitudes correspondientes a la misma.
- 2º - El personal femenino que no tiene jornada legal ni hace un servicio fijo sino que únicamente presta su trabajo los domingos o días festivos por un tiempo alzado, continúa en esa misma situación sin ingresar en la Compañía por estimarse que sus servicios son puramente eventuales.
- 3º - En cuanto al personal femenino que viene a trabajar una o dos horas los días de trabajo eventualmente a prestar servicios de limpieza, se acuerda como en el número anterior, por mayoría.
- 4º - Se acuerda por mayoría en cuanto al personal femenino aislado al de plantilla, no incluido en los 5 números anteriores, que se le concederá los beneficios de plantilla cuando lleven 10 años de servicio en la Compañía aunque pasen de los 30 de edad, sin que los años de servicio se cuenten para derechos pasivos más que desde que se conceden los beneficios de plantilla."

"Ha de significarse que en cuanto a los puntos 3º y 4º la Representación Obrera ha interpuesto recurso y por tanto procede esperar a que realice resolución sobre este recurso para proceder en consecuencia."

Lo que traslado a V. para su conocimiento y efectos y exacto cumplimiento.

EL DIRECTOR Jefe del SERVICIO DE TITULOS





V-0070-012: Instancia suscrita por varias guardesas de los pasos a nivel comprendidos entre Zaragoza y La Puebla, solicitando que se les aumente el jornal (1931 marzo 18/1931 abril 14). Expediente relativo al personal ferroviario de la Red Catalana de MZA. Serie Compañía MZA. Red Catalana. Servicio de Vía y Obras

COMPAÑIA DE LOS FERROVIARIOS DE ESPAÑA  
SECCION 2.ª  
REDA CATALANA

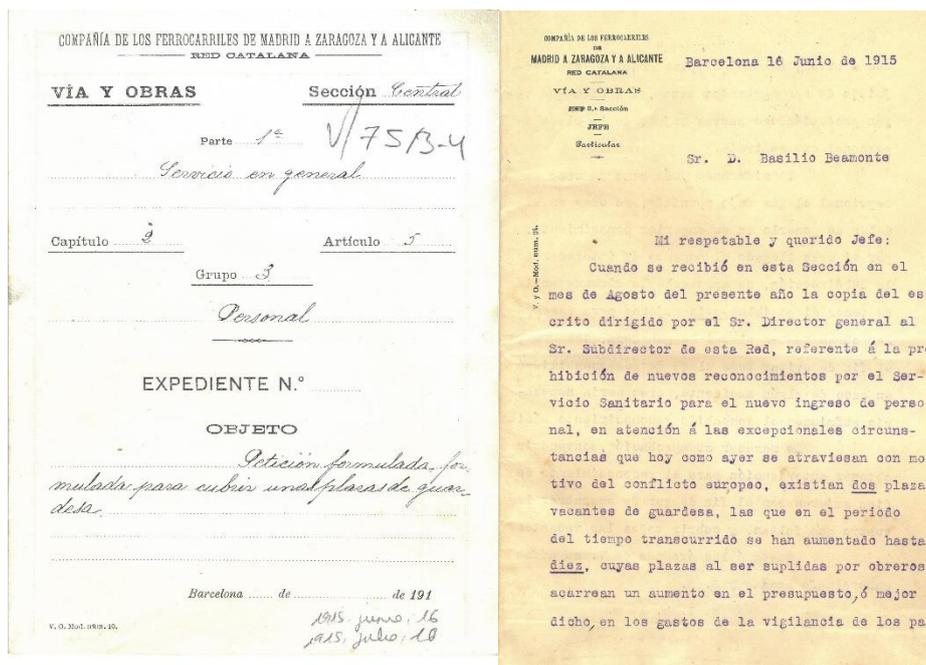
**Vía y Obras** **Sección 2.ª**

*Relación de las guardesas que perciben el haber diario de 0,50 ptes, con expresión de la situación kilométrica del paso que custodia, residencia, parentesco con un agente y sueldo que el mismo percibe.*

Número de la Brigada	Nombre de la guardesada	Haber que percibe	Situación Kilométrica del paso que custodia	Residencia	Parentesco con un empleado	Sueldo que percibe el empleado	Observaciones
6	Antonia Soler	0,50	35 763	35 773	Esposa del guarda Juan Soler	2,35	
8	Catalina Guard	0,50	46 161	46 173	Esposa del p.ºn Magín Vidal	2,50	
8	Cristina Soler	0,50	46 907	46 878	Esposa del guarda Juan Soler	2,35	
10	Angela Soler	0,50	57 392	57 305	Hija del guarda Joaquin Soler	2,35	
13	Joaquina Aliz	0,50	80 570	80 582	Esposa del p.ºn Juan Ferrer	2,50	
17	Francisca Llana	0,50	1 007	1 558	Esposa del p.ºn Juan Ferrer	2,50	
17	Trinidad Mai	0,50	16 833	16 845	Esposa del p.ºn Juli Cid	2,50	Se constata vivió en la Casilla del nº 1 189, Esposa de Juan López el P.ºn que está en un viaje

Barcelona 15 Diciembre de 1910  
JEFE DE LA SECCION 2.ª DE VIA Y OBRAS

V-0075-003-003: Relación de las guardesas que cobran 0,50 pesetas de jornal en la 2ª Sección. - Incluye: Relación indicando nº de la brigada, nombre, haber que percibe, situación kilométrica del paso que custodia, km de la casilla de residencia, si es esposa o hija de un empleado, sueldo que percibe el empleado del que es familia y observaciones (1910 diciembre 15). Expediente sobre el servicio de las guardesas. Serie Compañía MZA. Red Catalana. Servicio de Vía y Obras



V-0075-003-004: Solicitud para cubrir plazas de guardesas en la 3ª sección (1915 junio 16/1915 julio 10). Expediente sobre el servicio de las guardesas. Serie Compañía MZA. Red Catalana. Servicio de Vía y Obras

### EJEMPLOS FOTOTECA



MZA-0404-IF\_10-32: Maestra y alumnas de la escuela para niñas del poblado ferroviario de Almorchón, 1918. Foto Juan Salgado. Infraestructura de MZA



ADC-0032: Mujer encargada de la producción de nóminas mecanizadas en RENFE, 1943. Dirección Comercial RENFE



ADC-0165: Despacho de operadoras telefónicas de la estación de Madrid - Príncipe Pío, ca. década 1940. Dirección Comercial RENFE



ADC-0448: Enfermeras del Sanatorio Quirúrgico de Nuestra Señora del Valle de la Asociación Ferroviaria Médico – Farmacéutica en Madrid, ca. década 1940. Dirección Comercial RENFE



ADC-0391: Guardesa en un paso a nivel de la línea de Betanzos a Ferrol. Dirección Comercial RENFE



ADC-0650: Personal de organización y gestión de una oficina de viajes de RENFE, ca. década 1940. Dirección Comercial RENFE



ADC-1261: Personal del Despacho Central de billetes de RENFE en El Puerto de Santa María, 1944. Dirección Comercial RENFE



ADC-1683: Personal de la oficina de la Dirección Comercial de la Compañía del Norte en el Paseo del Rey de Madrid, 1930. Dirección Comercial RENFE



ADC-I201: Viajeras en un automotor diésel TAF, ca. década 1950. Dirección Comercial RENFE



FE-I140: Guardesa en Vilanova i La Geltrú, ca. década 1940. Fondo digital



FF-0486: Viajeros en el interior del coche de cola de un Talgo II



FI-0006: Coche economato de RENFE, ca. 2006. Dibujo de José Vicente Covés. Colección dibujos e ilustraciones.



TP-IF-0272: Empleado de la limpieza barriendo la marquesina de andén de la estación de La Coruña, ca. 1ª mitad s. XX. Colección Tarjetas Postales



FN-WY-0075: Mujeres recogiendo carbonilla de las locomotoras en la estación de Griñón, 1953. Carlos Diego Marquand Wyrsh-Güyer



FN-17139: Azafata posando frente a un coche restaurante WR 2747 de la Compañía Wagons Lits, 1971. Juan Bautista Cabrera



FD-05642: Personal femenino trabajando en el Centro de investigación y desarrollo RENFE-Talgo, 1989. Foto Diego. Fondo Revista Vía Libre



FD-05688: Personal femenino y masculino de los talleres de RENFE en Villaverde Bajo, ca. década 1980. Foto Diego. Fondo Revista Vía Libre



FD-05724: Personal femenino y masculino de Paquete Express, 1988. Foto Diego. Fondo Revista Vía Libre



FD-06222: Personal masculino y femenino realizando el procesamiento del correo en Madrid – Chamartín, 1990. Fondo Revista Vía Libre



FD-07338: Factora de Circulación de RENFE, ca. década 1990. Foto MAN. RENFE - Gabinete de Información y Relaciones Externas (GIRE)



FD-07609: Jefa de vestíbulo del Metro de Madrid, 2000. Foto Luna. Revista Vía Libre



FD-07619: Jefa de equipo de talleres de RENFE, 2000. Foto Luna. Revista Vía Libre



FD-07676: Jefa de estación de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Foto Luna. Revista Vía Libre



FD-07942: Peones especializados de RENFE en Fuencarral y Madrid – Chamartín. Foto Luna. Fondo Revista Vía Libre



FD-1201: Personal informático y Centro de Datos (CPD) de RENFE, situado en el madrileño Paseo de las Delicias. Foto Luna. Fondo Revista Vía Libre



FD-10024: Azafatas de RENFE para TER (Tren Español Rápido) y electrotrenes con nuevo uniforme diseñado por Conchita Vilamitjana en octubre de 1973. RENFE - Gabinete de Información y Relaciones Externas (GIRE)



FD-10039: Interventora de RENFE, validando el billete de un viajero, ca. década 1980. RENFE - Gabinete de Información y Relaciones Externas (GIRE)



FE-1064: Personal de talleres de RENFE en la sección de bobinado de inducidos del Taller Central de Reparaciones (TCR) de Villaverde



FF-3365: Informadora de RENFE en la estación de Madrid – Chamartín, ca. década 1980. RENFE - Gabinete de Información y Relaciones Externas (GIRE)



FE-1067: Personal de Instalaciones de Seguridad Eléctrica e Instalaciones de Seguridad Mecánicas de RENFE, posando en Cabezón de Pisuegra (Valladolid), 1988. Fondo digital



FE-1142: Oficial de Telecomunicaciones de ADIF, utilizando un teléfono de campaña desde un conector de la línea Castejón a Bilbao. Fondo digital



FE-1131: Oficial de Telecomunicaciones de RENFE, 1989. Fondo digital

