



**MUSEU  
DEL FERROCARRIL  
DE CATALUNYA  
VILANOVA I LA GELTRÚ**

**MUSEU DE LA CIÈNCIA  
I DE LA TÈCNICA DE CATALUNYA**

La divulgación de la cultura del ferrocarril

**Las ferroviarias**

En el marco de las celebraciones del Día Internacional de la Mujer el 8 de marzo, no se puede dejar de hablar de la evolución de la mujer en el mundo del ferrocarril, un mundo que ha sido y sigue siendo muy poco permeable para el género femenino.

A día de hoy, en gran parte de Europa, el porcentaje de mujeres en el ferrocarril es inferior al 20%, España está entre los cinco países europeos con menor porcentaje de ferroviarias. En Renfe y en Adif la proporción es aproximadamente de una mujer por cada nueve varones.

En los inicios del ferrocarril de vía ancha el acceso de las mujeres estuvo lastrado por tres condicionantes básicos: la cualificación (el porcentaje de alfabetización femenino era significativamente más bajo que el masculino), la exclusividad (la mujer debía atender el hogar haciendo imposible la dedicación y disponibilidad que se exigía) y la fuerza física.

Únicamente algunas compañías como Norte o MZA (antecesoras de Renfe) contrataron a mujeres aunque para ocupaciones muy definidas: guardesas, limpiadoras de estaciones y recaudadoras. Normalmente accedían por relación familiar directa con algún trabajador o por viudedad u orfandad. En algunos casos estas contrataciones tenían una motivación económica, las guardesas por ejemplo ganaban  $\frac{1}{4}$  parte del salario ordinario.



*Imagen del fondo de la FFE*

Una vez finalizada la guerra, con la nacionalización del sector ferroviario y la creación de Renfe en 1941, con una estructura casi militar, en 1944 se permite el ingreso de personal femenino en cinco categorías: enfermeras, guardesas, costureras, obreras y limpiadoras.

Las trabajadoras tenían vetado el horario nocturno y al casarse cesaban en su cargo siendo indemnizadas con el salario de un mes por año de antigüedad. A esta indemnización se le denominaba “dote”. Los factores ideológicos, culturales y jurídicos limitaban el acceso de la mujer al ferrocarril.

En los años setenta empezaron a entrar promociones de azafatas y de informadoras, pero no es hasta 1978, a raíz del I Convenio Colectivo, cuando se contempla que cualquier puesto de trabajo pueda ser ocupado tanto por personal masculino como femenino. Hasta ese momento el papel de la mujer quedó circunscrito a las tareas mencionadas y a labores administrativas.



*Imagen del fondo de la FFE*

En 1978, la Escuela de Aprendices, que sólo se mantuvo durante cuatro años, fue la principal vía de incorporación femenina.

También en este año hubo un concurso público para cubrir los puestos de ayudante de maquinista y factor, al que se presentaron 70.000 aspirantes, de los cuales 10.000 eran mujeres.



*Imagen del fondo de la FFE*

Estas trabajadoras eran observadas con cierto desconcierto obligando a Renfe adaptar sus dependencias (vestuarios, dormitorios, etc.), uniformes y usos.

En 1980 llegaron las primeras maquinistas, y en 1985 accedieron por primera vez a puestos técnicos y de gestión.

En la actualidad, la paridad aún está muy lejos de ser real, aproximadamente un 10% de mujeres trabajan en los talleres y mejora hasta un 25% en puestos comerciales y en la estructura de apoyo y mandos intermedios.

Tanto por parte de Renfe como Adif, hay una voluntad de cambio que aporta el incremento del porcentaje de mujeres en cargos técnicos que es del 24% y en los directivos que sube hasta el 40%.

En la actualidad, las empresas ferroviarias trabajan en un plan de paridad que pretende llegar al reparto igualitario entre hombres y mujeres, tal y como exige la sociedad de hoy.

El Museu del Ferrocarril de Catalunya tiene como misión la divulgación y conservación de la cultura ferroviaria. Las profesionales que han trabajado y trabajan en el sector son un elemento a considerar en la construcción de esta cultura, por ello desde el Museo queremos contribuir al conocimiento de su evolución y a visibilidad de las ferroviarias en el siglo XXI.