

MUJERES ENTRE RAÍLES

*El papel de las guardesas,
una vida entre las vías y el hogar*

Edita:
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte.
Junta de Andalucía.

Coordina:
Archivo General de Andalucía

© Selección documental, textos y referencias:
Antonio Jurado García y Sergio Páez Medina

© Edición:
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte.
Junta de Andalucía

Diseño gráfico: Antonio Jurado García y Sergio Páez Medina

Documentos Destacados AGAn nº3 - 2024.

ISSN: 3020-3872

DOCUMENTOS ESTACADOS | AGAn

Mujeres entre raíles

El papel de las guardesas,
una vida entre las vías y el hogar

Antonio Jurado García

Sergio Páez Medina

Durante la primera mitad del siglo XX el sector ferroviario venía siendo predominantemente masculino, excepto por ciertos oficios que estaban reservados a las mujeres debido a la férrea estructura que marcaban las pautas laborales de la época: fuerza física para los hombres, así como el trabajo colectivo, tachado incluso de “cuasi-militar”; y las labores de limpieza o vigilancia para las mujeres. Dentro de dicha división, eran pocas las que conseguían un oficio más especializado: telefonistas, administrativas... destacando por encima de las demás, el oficio de guardesas.

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) nace en 1941 y va a sufrir variaciones a lo largo de su Historia dependiendo de las características socio-políticas del momento. La mayoría de la red viaria pasó de manos privadas, suponiendo el 95'2 % del total en 1940, a una titularidad pública del 75'6 %, en 1942.

La incorporación automática a Renfe de todos los trabajadores procedentes de las compañías privadas llevó aparejada la aparición de importantes desequilibrios organizativos como consecuencia de las múltiples categorías y especialidades heredadas de las empresas de referencia.

En el año 1944 la organización del trabajo de la infraestructura quedaba dividida en seis subgrupos, quedando la mayoría de las mujeres ubicadas en el “Subgrupo D Vigilancia de vía” puesto que agrupaban a los guardavías, los guardabarreras y las guardesas.



Sello de la compañía M.Z.A. del año 1935
 Signatura AGAn 2060



Guardesa aprendiendo el oficio

EL OFICIO DE LA GUARDESA

Las guardesas, también llamadas guardabarreras, eran seleccionadas en su mayoría por ser esposas, hijas o viudas de ferroviarios. Era frecuente que su marido trabajara en la vía y la esposa compatibilizara los trabajos de la casa con el mantenimiento de los servicios de vigilancia de la vía. Cuando esta categoría se extingue, la presencia de las mujeres en los ferrocarriles se hace muy minoritaria.

El puesto que ocupaba un mayor número de mujeres era el de vigilante en los pasos a nivel como guardabarrera, categoría equivalente a obrero especializado en los años ochenta.

El trabajo de las mujeres en el ferrocarril no debe reducirse sólo a las que trabajan de forma directa en la compañía y reciben un sueldo de la misma. Hay que señalar que las esposas de los ferroviarios han jugado un papel muy importante como mantenedoras de una familia en la que el padre está mucho tiempo ausente y además debe asumir una disponibilidad para el trabajo en el que resulta imprescindible una esposa que supla su ausencia y se haga cargo de todo el trabajo familiar, incluyendo, casi en exclusiva, la crianza de los hijos. Esto sin contar con que los frecuentes cambios de residencia de sus esposos les obligaban a una disposición permanente al traslado y a aceptar continuos cambios de residencia. Algunos trabajadores lo reconocen y se expresan del siguiente modo:

“ *La suerte mía para poder ascender en el ferrocarril es que la mujer me acompañó a todos los sitios (...), porque hoy en día le dice UD. a una mujer. ¡Vámonos a Castejón! O a... y le dice que vaya UD. solo.* ”






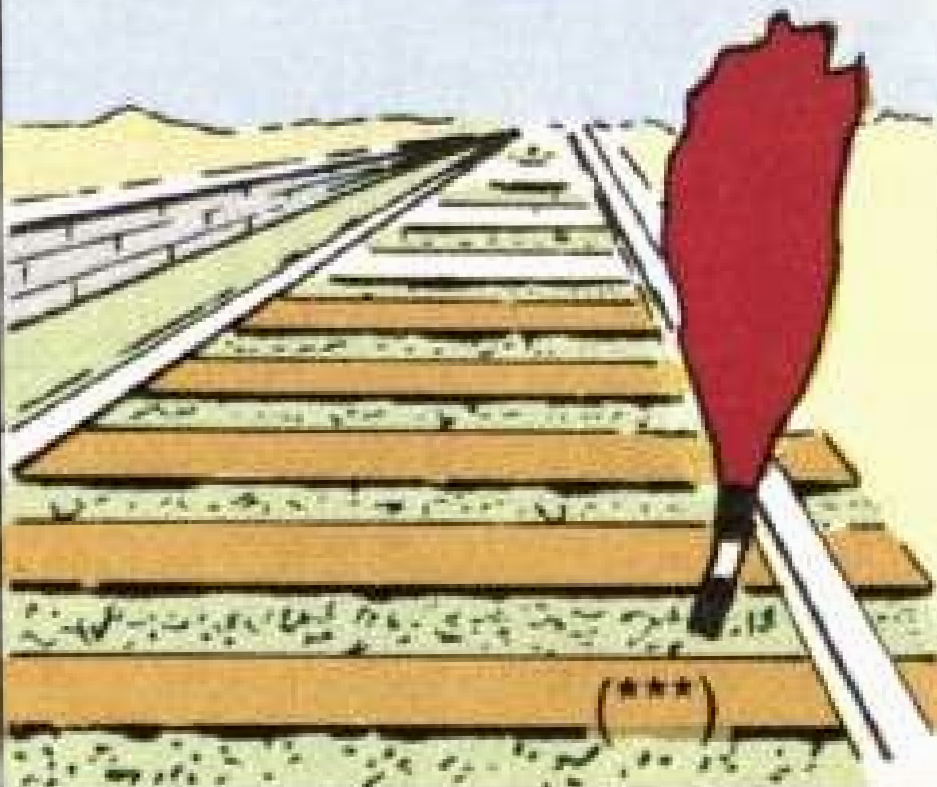
Vida cotidiana de las familias junto en el entorno de los pasos a nivel

Según el primer reglamento de Renfe del año 1945, existe un subgrupo dedicado a la vigilancia de vía que se distingue en tres categorías: guardavías, guardabarrera y guardesa.

Todos ellos formaban parte del personal de instalaciones fijas y todas estas categorías eran intercambiables, pues no requerían cualificación especial, excepto la de guardesa por ser femenina. Los testimonios orales de guardesas y guardabarreras dan cuenta de cómo -en algunos casos hasta finales de los años sesenta- estos trabajadores tenían que realizar su tarea de vigilancia de forma intuitiva, valiéndose de su oído, la vista e incluso de las piernas, para avisar a los trenes en caso de peligro.

El trabajo consistía en dejar libre el camino, levantando las cadenas o la barra que impedía el tránsito cuando llegaba algún tren y situarse ante el paso del convoy señalando con una bandera verde si hay paso libre o roja si hay algún problema.

En el caso de que se produjera algún tipo de accidentes las guardesas contaban con una caja de petardos y bengalas para avisar al maquinista de que había algún tipo de problema.

DIA		NOCHE	DIA Y NOCHE
BRAZOS	BANDERIN	FAROL	BENGALA
			
(*)	(**)		(***)
A	B	C	D

Distintas posibilidades de indicar "alto al tren" llevadas a cabo por guardabarreras

La primera tarea era estar atenta a la marcha de los trenes para que no le sorprendiera la llegada de una “circulación” con las barreras abiertas, pues siempre podía presentarse un tren que no estuviera anunciado. Para ello se contaba principalmente con los propios recursos; “agudice su vista y su oído”, recomendaba ya en el año 1967 la Cartilla profesional del guardabarrera y la guardesa.

Era un trabajo de una gran responsabilidad y requería estar pendiente en todo momento de los posibles avisos del paso de un tren. La jornada debía transcurrir siempre pendiente de los posibles ruidos que anunciaban el tránsito de gentes o trenes puesto que las normas exigían estar siempre atenta y mirando por los cristales de las ventanas desde la casilla y no se permitía leer ni distraerse con ninguna otra tarea.

Cinco minutos antes del paso de trenes o máquinas había que cerrar las barreras o echar las cadenas, según mandaba el reglamento. La sustitución de las cadenas por manivelas evitó a las guardesas y guardabarreras la tarea de pasar al otro lado de la vía para abrir o cerrar las cadenas.

Los cruces eran a menudo causa de accidentes en los pasos a nivel. Otros problemas venían de la falta de visibilidad en los pasos. Dichos problemas, se ven reflejados en el siguiente testimonio de dos guardesas, las cuales eran madre e hija:

“*Nada más que luego los días de niebla, pues claro, ha habido que tener mucho cuidado [...] porque con la niebla no se veía ni gota.[...] y antes de abrir la barrera, lo primero la cadena y luego la otra, la manivela, [...] si la vía estaba aquí pues el camión o el carro o lo que fuera, decía, espera, espérate aquí un poquito, le dejábamos aquí un poco y escuchábamos y decíamos, venga dale fuerte y pasa corriendo la vía, porque es que no veías.*”

A pesar de las dificultades, las mujeres ferroviarias consiguen crearse una buena reputación en la Empresa. Se las considera en general muy cumplidoras en su trabajo y no existen graves problemas de relación con los hombres.

Sin embargo, su promoción es menor, lo mismo que su movilidad, ya que estaban pendientes de complementar las cargas familiares. Mientras se encontraban solteras tenían una mayor disponibilidad al traslado y por tanto de ascensos, pero cuando contraían matrimonio se veían muy limitadas a una residencia fija.

Los turnos eran de 8 horas y se iba rotando. Los horarios de las guardesas -siempre diurnos- solían ser de 6 de la mañana a 2 de la tarde o de 2 a 10 de la noche; entonces llegaba el guardabarrera a sustituirlas en el turno de noche. Las mujeres no podían realizar jornadas nocturnas a partir del Fuero del Trabajo de 1938, que establecía “la prohibición del trabajo nocturno de las mujeres y los niños”.



Guardesa dando paso al tren

“*Mi padre era obrero de Vías y Obras, de mantenimiento de vías... Mi padre pidió traslado a Torrevieja. Y ahí, entonces, vivíamos en un apeadero donde había un paso a nivel. Ese paso a nivel estaba guardado de 6 de la mañana a 22... a 10 de la noche, por una guardabarrera. Y le ofrecieron a mi padre pues guardar el paso a nivel, para relevar a la guardesa [...]. Pero claro, mi padre era obrero, estaba trabajando allí mismo. Entonces, pues bueno, era un inconveniente, la jefatura optó por autorizar a mi madre hasta que mi padre viniese del trabajo.*”

VIDA COTIDIANA

Debido al escaso tamaño de la casilla donde ejercían su labor las guardesas, solo tenían cabida una mesa y una silla. Carecían de luz y agua; y solo contaban con una estufa que podían encender en caso de frío o lluvia. Sin embargo, la garita podía ser un lugar muy peligroso, de hecho se especifica en una circular de 1966 que tuvieran bien ventilada la garita y si notaban sueño o pesadez salieran fuera de la garita inmediatamente. Algunos pasos a nivel no contaban con garita y tenían que realizar sus labores a la intemperie.

Los guardabarreras recibían su salario por jornales trabajados. Su salario base se movía entre 10,50 y 13,50 pesetas al día, mientras que el de las guardesas no llegaba a la mitad, 4,50 pesetas con un máximo de 6. En muchos casos no llegaban a recibirlo puesto que el cabeza de familia solía cobrar el salario.

La brecha de género no se percibía solamente en el salario, puesto que los ascensos de categoría estaban limitados casi exclusivamente a los hombres.

“*¿Lo del sueldo? Mi padre se quedaba..., mi padre iba a cobrar a la estación, cobraba lo de él, lo de mi madre y lo mío y a mí no me daba nada. Hombre, cuando yo le decía darme, me voy a comprar esto, me voy a comprar lo otro, pues me daban dinero.*”



Guardesa dando paso al tren

Lorenzo Gomez María del Carmen MATRICULA NUM. _____
 Primer apellido 2.º apellido Nombre
 Nació el 25-9-1913 en Serena provincia de Badajoz Perteneció al reemplazo de _____ Zona y Compañía de procedencia _____
 (1) Estado _____ N.º de hijos _____ Ocupa vivienda de la RENFE? _____ ¿Pertenece a la Escala de Complemento? _____ Libreta del Economato n.º _____ Carnet Ferroviario n.º _____
 (2) ESTOS DATOS SE LLENARAN A LA PIZ

INGRESO. MUTACIONES O ASCENSOS							INGRESO. MUTACIONES O ASCENSOS						
DIA	MES	AÑO	CARGO	SUELDO O JORNAL	RESIDENCIA	OBSERVACIONES	DIA	MES	AÑO	CARGO	SUELDO O JORNAL	RESIDENCIA	OBSERVACIONES
26	12	1931	Guardabarrera	1,075	El 12. Merida								
20	11	1935	Guardabarrera	2,225	El 12. Merida								
1	2	1962	Guardabarrera	2,225	El 12. Merida								
1	3	60		2,225									
1	1	1962		46,80		R.P.T.							
1	1	63		62,50		D.M.							
1	1	66	4	64,80	4	2º CUATRIENIO							
1	1	67	4	45,60	4	R.34							
1	3	67	4	70,45	4	R.34							
1	1	ENE 1969	id.	113,40	id.	3º CUATRIENIO							
1	1	ENE 1971	id.	114,60	id.	3º CUATRIENIO							
1	1	ENE 1972	id.	145,60	id.	Reglamentación							
1	1	23	4	168,00	id.	Reglamentación							
1	1		4	201,60	4	0-392							

Ingresos, mutaciones o ascensos, junto al sueldo
 Signatura AGAn 2060

Los años de la Posguerra fueron duros también en la compañía. A pesar de que Renfe tenía fama de preocuparse por el bienestar de sus trabajadores y de poder pagarlos de manera continúa -el sueldo fijo era preferible a un salario más alto pero discontinuo- las guardesas se veían perjudicadas a la hora de acceder a las casillas.

Respecto a las formas de acceso al puesto de guardesa, el reglamento establecía el ingreso por libre designación, pese a ello la gran mayoría de las plazas eran ocupadas por familiares de agentes ferroviarios. Durante la Dictadura era necesario cumplimentar varios certificados para acceder a los puestos dependientes del Estado.

El expediente debía de contar con los datos personales de las trabajadoras, además de otros formularios que “medían” el grado de vinculación a la “Causa Nacional”. Entre ellos, podemos encontrar:

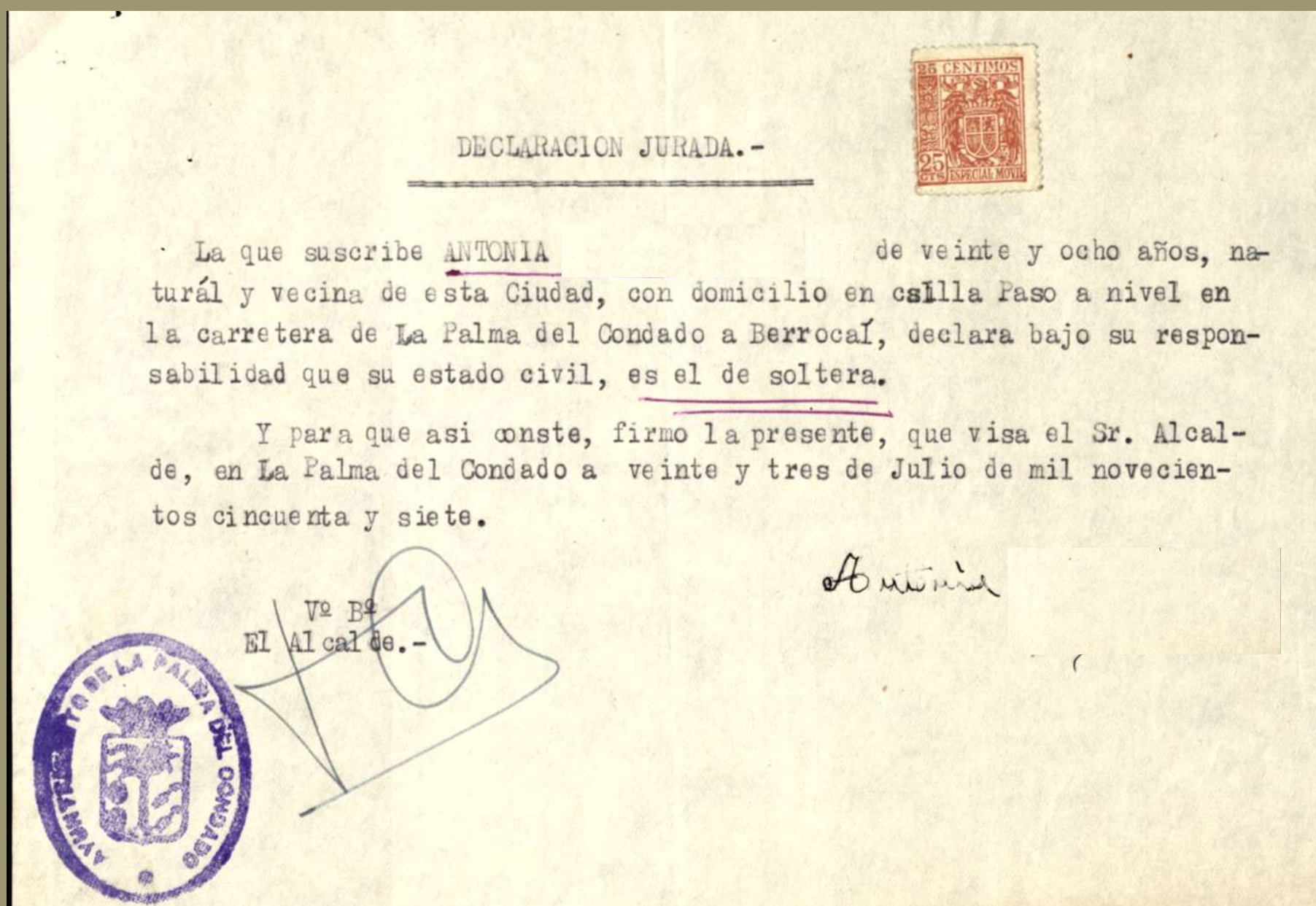
- Certificado de nacimiento
- Certificado de adhesión a la Causa Nacional
- Certificado negativo de antecedentes penales
- Declaración jurada de no haber sido separado de ninguna línea de las que integran la Renfe o de otra empresa ferroviaria independiente de esta red
- Certificado de buena conducta



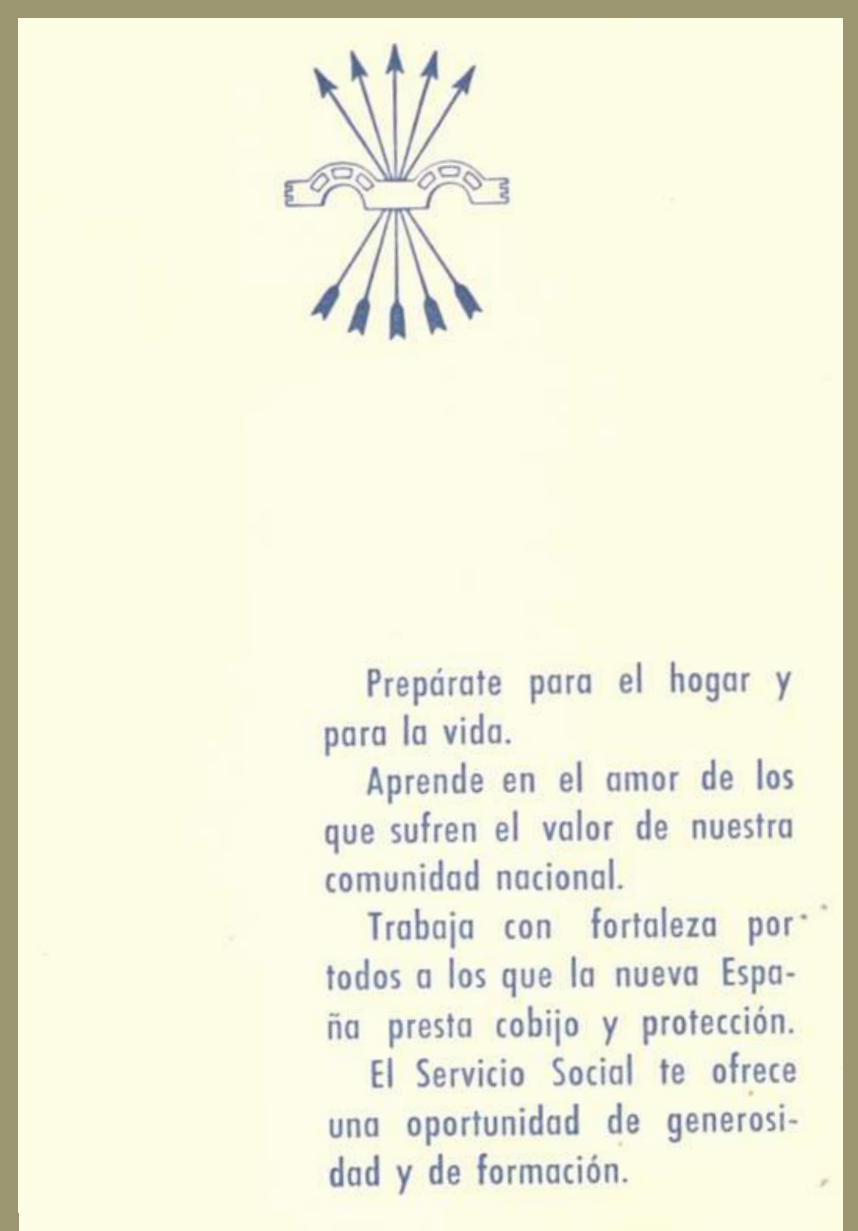
Certificado de adhesión a la Causa Nacional
 Signatura AGAn 2117

Las depuraciones que se habían llevado a cabo al final de la Guerra Civil hacían que predominara las mujeres de familias religiosas y forzosamente apolíticas.

Otro requisito específico para el ingreso de las mujeres solteras era realizar el Servicio Social organizado por la Sección Femenina de la Falange. Este sistema se basaba en inculcar las ideas del régimen franquista y adecuar a las mujeres a este ideario. De esta manera el oficio de guardesa estaba concebido para compaginar la vida laboral con la familiar.



Declaración jurada sobre su estado civil
Signatura AGAn 2135



Certificado "Servicio Social" de la Sección Femenina de la Falange
Signatura AGAn 2135

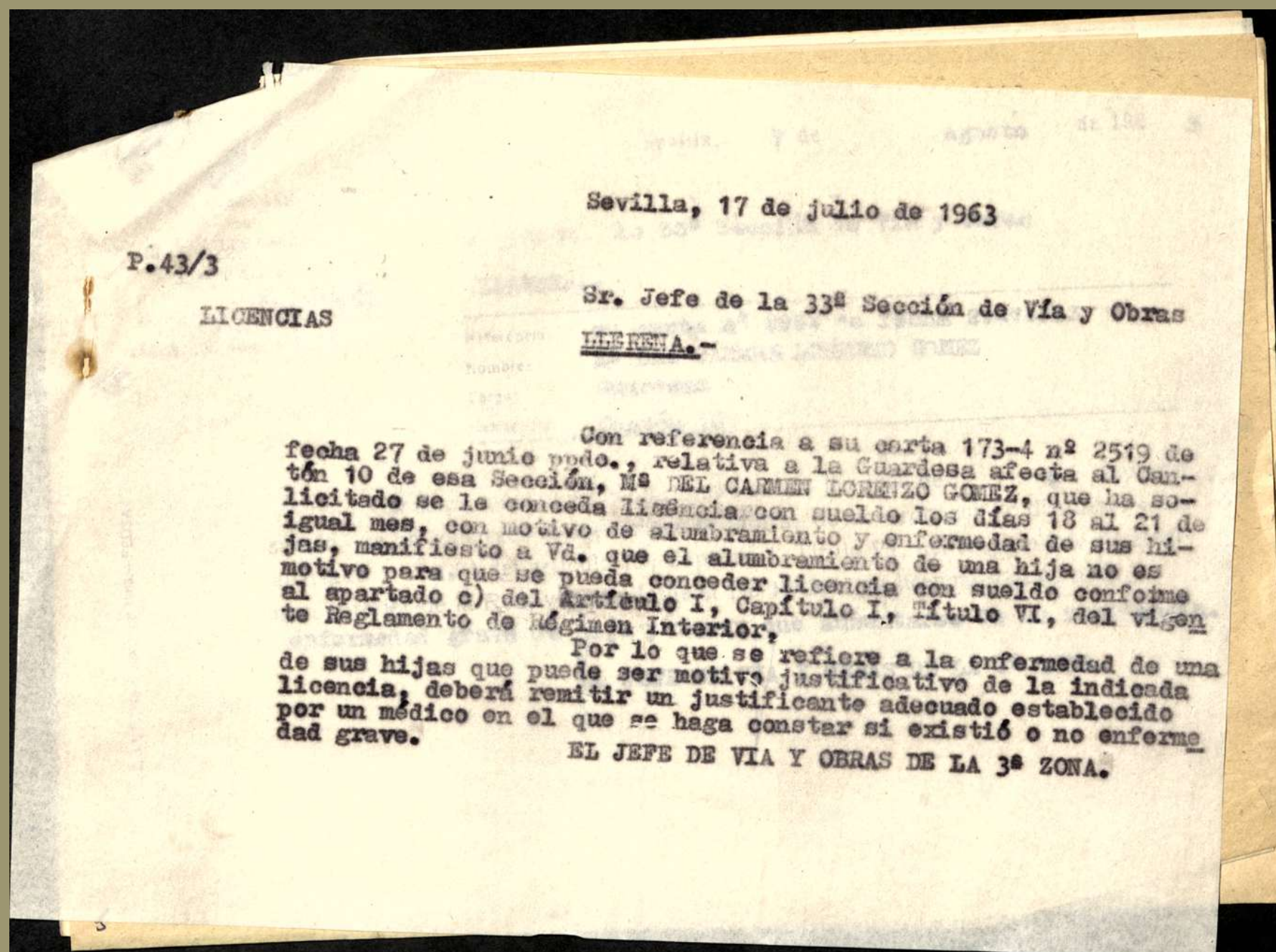
EXPEDIENTE PERSONAL DE MARÍA DEL CARMEN LORENZO GÓMEZ

Para destacar el papel fundamental de las guardesas dentro de la compañía Renfe nos hemos servido del expediente personal de María del Carmen Lorenzo Gómez, puesto que reunía gran variedad de tipología documental y otros valores reseñables.



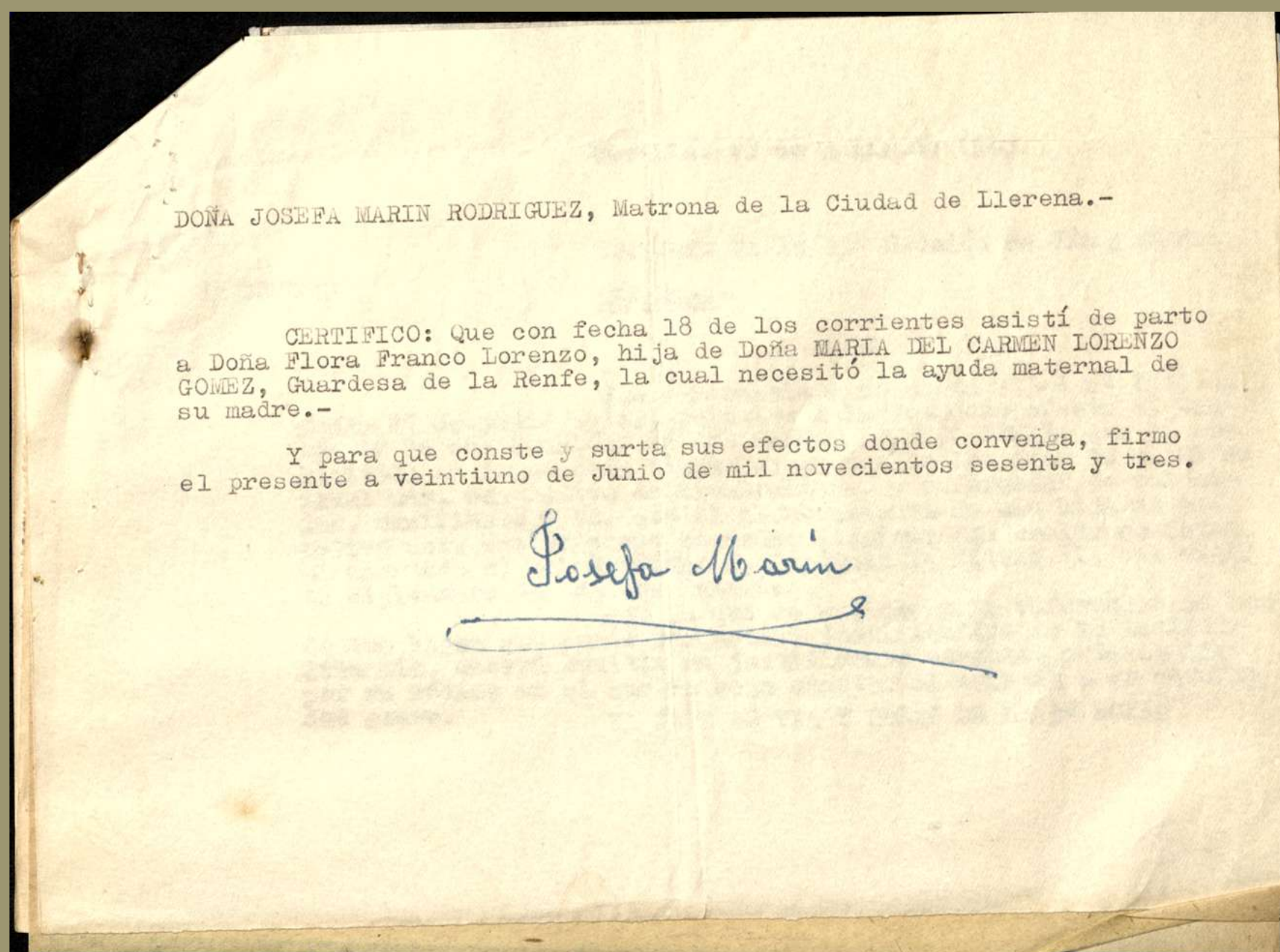
Reconocimiento médico.
Signatura AGAn 2060

Uno de los documentos más importantes del expediente es el reconocimiento médico de la guardesa, donde aparece la foto, las huellas dactilares, sus datos personales y su firma. Dicho reconocimiento lo realiza tras la reincorporación por baja temporal.



Comunicación con el Jefe de vía y obras de la 3ª zona
 Signatura AGAn 2060

Correspondencia entre el Jefe de la 33ª Sección de Vía y Obras y María del Carmen Lorenzo Gómez surgida debido a que la guardesa solicitaba 4 días de baja temporal debido a la asistencia necesitada por su hija Flora Franco Gómez. Adjunta certificación de Doña Josefa Marín Rodríguez, Matrona de la Ciudad de Llerena.



Certificación de la matrona
 Signatura AGAn 2060

Certificado de nacimiento expedido por el Registro Civil de Llerena. Tiene la peculiaridad de contar con sellos y timbres variados y de diferentes periodos:

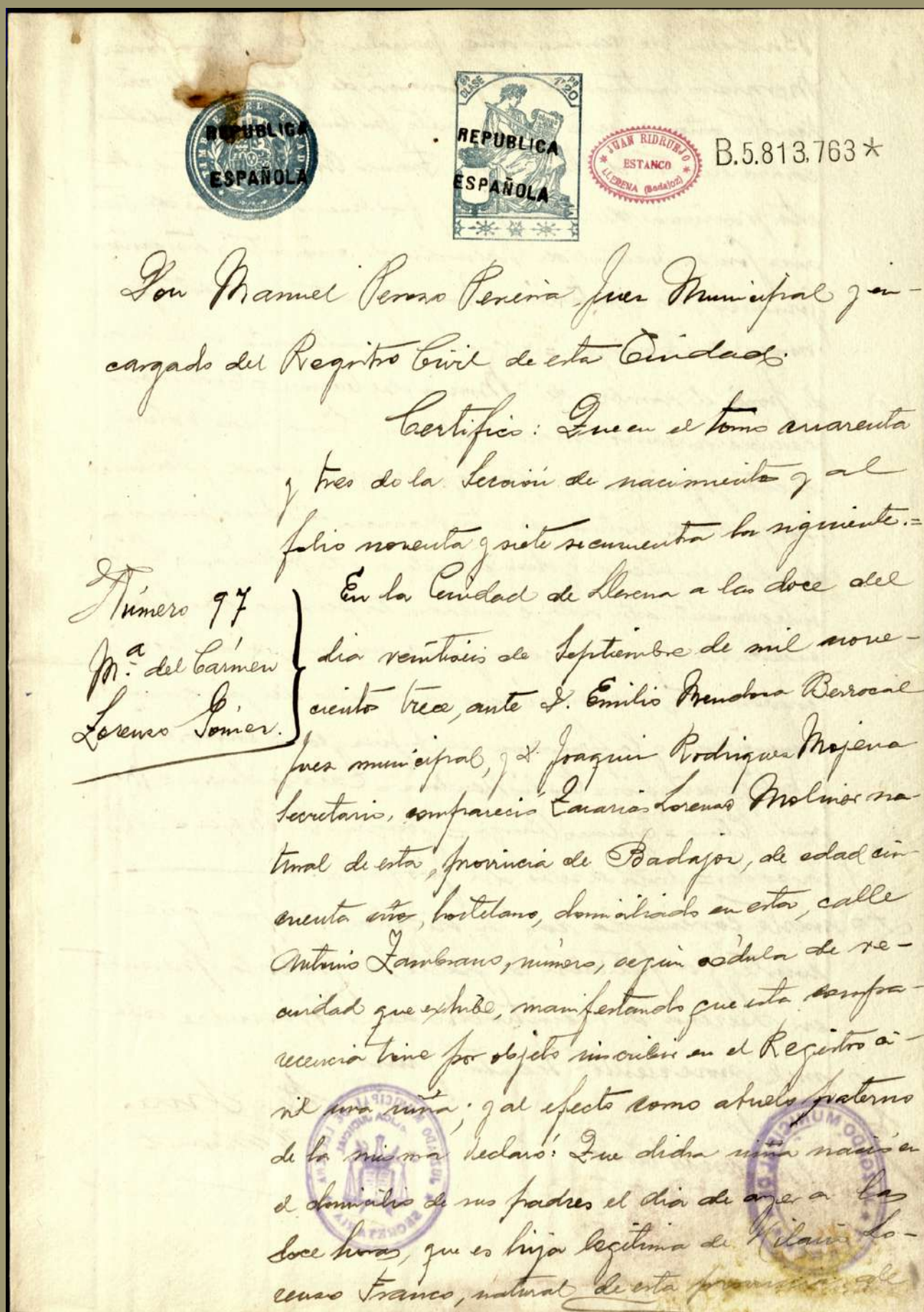
- Papel timbrado del Reino de España durante el reinado de Alfonso XIII.
- Timbres de la misma época con sellos sobre ellos que contienen las palabras “República Española”.
- Sellos del Juzgado Municipal de Llerena y de la Secretaría del mismo
- Timbre de Juan Ridruejo, estanquero de Llerena.

Notas anuales de concepto. Calificaciones que se tomaban una vez al año a los trabajadores. Se dividían en:

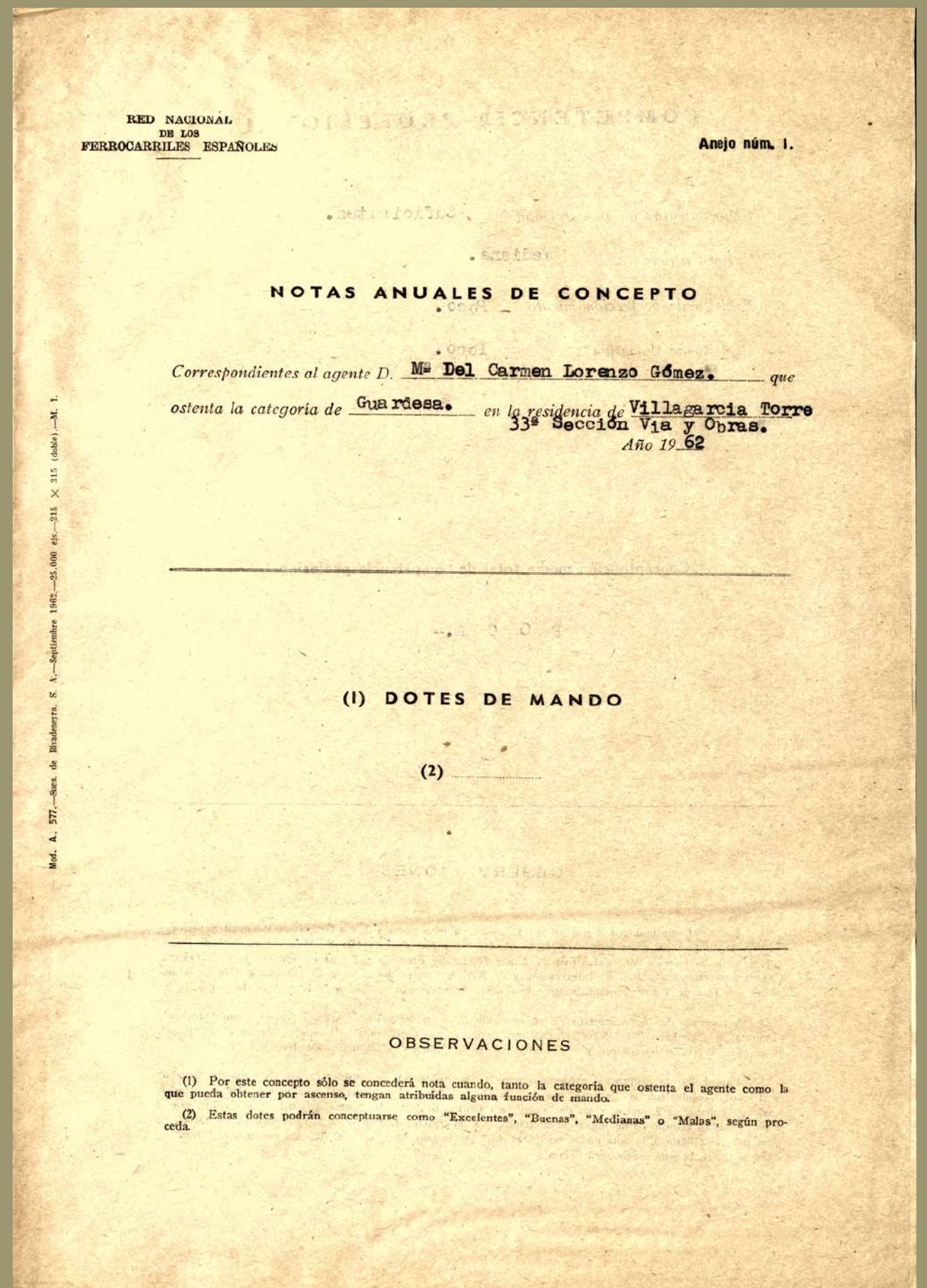
- Competencia profesional: Conocimiento de su especialidad, cultura general, espíritu de perfeccionamiento y espíritu de iniciativa.
- Comportamiento en general, disciplina, moralidad, celo por el servicio, asiduidad y puntualidad, conservación y trato a las máquinas y útiles de trabajo, modales, compañerismo y comportamiento con los usuarios.

Las medias de las calificaciones nuestra guardesa en el año 1962 fueron las siguientes:

- Computación media total de competencia profesional: POCA.
- Computación media total de conducta: EXCELENTE.



Certificado de nacimiento.
Signatura AGAn 2060



Certificado de buena conducta
Signatura AGAn 2060

FONDO RENFE

Los documentos del Fondo Renfe, actualmente custodiados en el Archivo, se encontraban en parte en las estaciones de Plaza de Armas y San Bernardo de Sevilla. Con motivo de las remodelaciones llevadas a cabo por la Exposición Universal de 1992 se procedió al desalojo de las instalaciones y se produjo el ingreso de la documentación en nuestro archivo en los años 1991 y 1994. La descripción actual se corresponde a la asesoría jurídica y la jefatura de personal de la compañía

Tras el estudio detallado del Fondo, y previo informe favorable del Consejo de Administración de RENFE, se procedió, el 31 de mayo de 2007, a la eliminación parcial de la documentación ingresada: 921 unidades de instalación de las 1694 ingresadas, estando conservadas un total de 773 cajas.

En cuanto al Cuadro de clasificación, el documento destacado se encuentra dentro de la Sección “Jefatura de personal” y se halla en la Serie “Expedientes personales de trabajadores que causan baja”, fechada entre los años 1973-1983, aunque los expedientes contienen documentos anteriores a estas fechas. Dicha serie se encuentra comprendida entre las signaturas 2050-2490.

Las condiciones de acceso a este fondo están recogidas en la Ley 7/2011, de 3 de noviembre, de Documentos, Archivos y Patrimonio Documental de Andalucía, con las excepciones que marca dicha Ley.

Cuadro de Clasificación					
Denominación	Fechas Extremas		Volumen		
	Inicial	Final	Legs. o cajas	Libros	Otros soportes
ASESORÍA JURÍDICA					
- Expedientes de causas criminales	1981	1987	45771-45820		
- Expedientes contenciosos administrativos	1979	1980	45821-45822		
- Expedientes de relaciones laborales	1981	1987	45823-45825 6480-6532		
JEFATURA DE PERSONAL					
- Expedientes personales de trabajadores que causan baja	1973	1983	2050-2490		
- Expedientes de Seguridad Social de trabajadores que causan baja	1977	1988	2491-2633		
- Expedientes sobre concursos	1964	1983	2634-2658		
- Certificados médicos. Correspondencia	1971	1987	45826 2659-2668		

Cuadro de clasificación del fondo Renfe

Fuentes documentales y otros recursos

COMÍN COMÍN, Francisco... [et al.]: *150 años de Historia de los ferrocarriles españoles. Volumen II: la nacionalización de las redes: Renfe y los ferrocarriles autonómicos*, Madrid: Anaya; Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

FOLGUERA, Pilar (dir.); DÍAZ SÁNCHEZ, Pilar... [et al.]: *El mundo del trabajo en RENFE: historia oral de la infraestructura*, [Madrid]: Mantenimiento de Infraestructura RENFE; Fundación de los Ferrocarriles Españoles, [2003].

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible: *12 hitos del ferrocarril español*.

La Historia Oculta del Tren en España Desde la Guerra Civil.

Ley 7/2011, de 3 de noviembre, de Documentos, Archivos y Patrimonio Documental de Andalucía.

Los OFICIOS DEL FERROCARRIL: 1ª PARTE | Documental | Testimonios de ferroviarios | Oficios Perdidos.

Los OFICIOS DEL FERROCARRIL: 1ª PARTE | Documental | Testimonios de ferroviarios | Oficios Perdidos.

Notas

Varias imágenes han sido modificadas para proteger la identidad de las personas expuestas en el texto.

Las fotografías que no se encuentran signaturadas y los testimonios de las trabajadoras de Renfe se han seleccionado a partir del monográfico: *El mundo del trabajo en RENFE: historia oral de la infraestructura*.

Ficha Técnica

Referencia: AGAn/ES41188/2.2.01//2060

Título: Expediente 129/73. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Dirección de la 3º zona. Personal. Lorenzo Gómez, María del Carmen. Guardesa.

Fecha: 1973



Junta de Andalucía

Consejería de Turismo, Cultura y Deporte

Archivo General de Andalucía

Camino de los Descubrimientos, 8 41092 Sevilla

Tlfno.: 955 04 31 67

<https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/aga>

