

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VIII. Historia de las trabajadoras ferroviarias
Sessão VIII. História das trabalhadoras ferroviárias
Session VIII. The History of Women Railway Workers

"Las Escuelas de Aprendices de Renfe: una oportunidad perdida para la igualdad de género en el ferrocarril".

«As Escolas de Aprendizizes da Renfe: uma oportunidade perdida para a igualdade de género nos caminhos-de-ferro».

‘Renfe's Apprentice Schools: a missed opportunity for gender equality in the railways’.

M^a CONCEPCIÓN GARCÍA GONZÁLEZ
Fundación de los Ferrocarriles Españoles, F.S.P.
concepciongg@ffe.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: El primer convenio colectivo de Renfe (1978), estableció que cualquier puesto de trabajo podría estar cubierto, indistintamente, por personal masculino o femenino. A partir de este momento, las mujeres pudieron acceder a las escuelas de aprendices, donde se formaba a los futuros trabajadores de los Talleres Centrales de Reparación (TCR) y los depósitos de locomotoras.

Impulsadas por sus familias, que buscaban para ellas lo mismo que para sus compañeros varones –un puesto de trabajo seguro–, muchas jóvenes se animaron a presentarse a las convocatorias para oficios que nunca se hubieran planteado de no existir esta vía. Las aprendizas que finalizaron su formación en 1981, y muchas de las que lo hicieron en las promociones posteriores hasta el cierre de las escuelas, ingresaron en puestos que hasta entonces no habían sido nunca desempeñados por mujeres.

Palabras clave: Igualdad de oportunidades; principio de no discriminación; escuelas de aprendices; trabajadoras ferroviarias; Constitución de 1978; mujeres pioneras.

Resumo: O primeiro acordo coletivo da Renfe (1978) estabeleceu que qualquer cargo poderia ser ocupado, indistintamente, por pessoal masculino ou feminino. A partir desse momento, as mulheres puderam ingressar nas escolas de aprendizes, onde eram formados os futuros trabalhadores das Oficinas Centrais de Reparação (TCR) e dos depósitos de locomotivas.

Incentivadas pelas suas famílias, que procuravam para elas o mesmo que para os seus colegas do sexo masculino – um emprego seguro –, muitas jovens decidiram candidatar-se a vagas para ofícios que nunca teriam considerado se esta via não existisse. As aprendizes que concluíram a sua formação em 1981, e muitas das que o fizeram nas turmas posteriores até ao encerramento das escolas, ingressaram em cargos que até então nunca tinham sido desempenhados por mulheres.

Palavras-chave: Igualdade de oportunidades; princípio da não discriminação; escolas de aprendizagem; trabalhadoras ferroviárias; Constituição de 1978; mulheres pioneiras.

Abstract: Renfe's first collective agreement (1978) stipulated that any job could be filled by either male or female staff. From that point onwards, women were able to enrol in apprenticeship schools, where future workers for the Central Repair Workshops (TCR) and locomotive depots were trained.

Encouraged by their families, who sought the same for them as for their male counterparts – a secure job – many young women were inspired to apply for trades they would never have considered had this route not existed. The female apprentices who completed their training in 1981, and many of those who did so in subsequent cohorts until the schools closed, took up roles that had never before been held by women.

Keywords: Equal opportunities; the principle of non-discrimination; apprenticeship schools; female railway workers; the 1978 Constitution; pioneering women.

INTRODUCCIÓN

Desde el comienzo de su actividad en el siglo XIX, las compañías ferroviarias privadas comprendieron la necesidad de formar a su personal técnico desde edades tempranas. A tal efecto, se facilitaba el ingreso de los hijos de sus propios trabajadores, por suponer que éstos serían los primeros interesados en asegurar un porvenir estable para sus descendientes. Los jóvenes aprenderían en gran medida por observación y mimetismo de los operarios veteranos,¹ desarrollando sus habilidades según sus cualidades personales. Con este propósito, se crearon escuelas anexas a los talleres, donde el propio personal directivo asumía las tareas de enseñanza.

Tras la creación de Renfe en 1941, la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera estableció como necesidad, en su base 16, que los consejos de administración y directivos formularan al Gobierno una propuesta sobre la manera más eficaz de organizar la enseñanza profesional especializada. Pero no sería hasta 1946 cuando el Consejo de Administración de Renfe acordó, en cumplimiento de la Reglamentación Nacional del Trabajo de 1944, la creación de las Escuelas de Aprendices. Esta norma establecía en su artículo 78 como deber primordial de la empresa y de cuantos ostentasen en ella cargos de jefatura, atender debidamente a la formación y perfeccionamiento de su personal.

1. LA ESCUELA DE APRENDICES DE RENFE (1947-1986)

En febrero de 1947 abrieron sus puertas doce escuelas distribuidas por todo el territorio nacional, de modo que ninguna parte importante de la red quedase privada de estos centros formativos, graduando la importancia de los mismos de acuerdo a la de los centros de trabajo que tenían que servir. Las escuelas estaban destinadas a proporcionar formación práctica, teórica y técnica a los aprendices ferroviarios, además de las bases precisas de cultura general, ética profesional, formación religiosa y patriótica, tal y como establecía su Reglamento de Régimen Interior.² Las escuelas se situaron en Barcelona-Clot, Barcelona-San Andrés, Córdoba, León,

¹ (Ballesteros Doncel, Esmeralda, 2016)

² (Renfe, 1951)

Madrid-Atocha, Málaga, Miranda de Ebro, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vigo y Zaragoza.

Para la admisión de los aprendices de la 1ª Promoción, se anunció una convocatoria de 615 plazas por el sistema de concurso-oposición, de las cuales una mitad se reservó para los aspirantes que obtuvieron mejor puntuación en los exámenes, y la otra fue distribuida dando preferencia a los huérfanos e hijos de agentes de la Red, teniendo en cuenta, en cada caso, las necesidades o cargas familiares, así como los méritos de los aspirantes.³ Para ingresar en la escuela era preceptivo **ser varón** y estar soltero, haber cumplido quince años y no rebasar los diecisiete.⁴

1. 1. Primera etapa de las Escuelas (1947-1963)

En cuanto al plan de estudios, la duración prevista para este aprendizaje era de tres años, divididos en cuatro períodos. En el primer año se llevaban a cabo el período preparatorio y el de aprendizaje, ambos comunes para todos los aprendices cualquiera que fuera el oficio en el que se iban a formar. Durante el segundo año tenía lugar el período de especialización y en el tercero y último, el de perfeccionamiento.



Insignia de la Escuela de Aprendices. Foto Manuel A. de Frutos

Los aprendices tenían derecho a retribución durante los tres años que duraba la formación, que variaba según el curso, y superado el período de prueba de tres meses, se les entregaba su primer carnet ferroviario, que les facultaba para poder viajar solos, sin la autorización paterna, y que les permitía obtener billete gratuito de tercera clase sin límite de kilómetros, al contrario de lo que les sucedía con el kilométrico como familiares beneficiarios.

³ (Renfe, 1946)

⁴ (Renfe, 1951)

Durante el aprendizaje se comprobaba que no existía incapacidad física, mental o “moral” para desempeñar el cargo. Cualquiera de ellas podía acarrear la baja del interesado. Superados los tres años de estudio, los alumnos obtenían la categoría de Ayudante de Oficio en RENFE, que ostentarían durante dos años, al cabo de los cuales ascendían automáticamente a la categoría de Oficial de Oficio.⁵

Los oficios para los que se impartía la formación en la escuela eran los propios de los talleres de reparación de vehículos ferroviarios y de los depósitos de locomotoras, tales como:

Carpintero

Ebanista

Ajustador (Ajustador-montador a partir de la 18ª promoción para adecuar su nomenclatura al plan de enseñanza establecido por el Ministerio de Educación)

Calderero

Chapista (Soldador-chapista a partir de la 18ª promoción)

Forjador

Levantador

Moldeador

Fresador

Montador (Ajustador-montador a partir de la 18ª promoción)

Soldador (Soldador-chapista a partir de la 18ª promoción)

Tornero (Máquinas-herramientas a partir de la 22ª promoción para adecuar su nomenclatura al plan de enseñanza establecido por el Ministerio de Educación)

Mecánico electricista (Posteriormente instalador-montador y bobinador-montador)

La presencia de personal femenino en estas dependencias era bastante escasa, apenas un 0,5% de la plantilla, ocupando un número limitado de categorías. Algunas de ellas eran exclusivamente femeninas y estaban directamente relacionadas con habilidades aprendidas en el hogar, como las de limpiadoras y costureras, que desarrollaban tareas de cosido y remiendo de tejidos. A ellas se sumaban las obreras, que realizaban labores auxiliares como cardado, lavado y limpieza.⁶

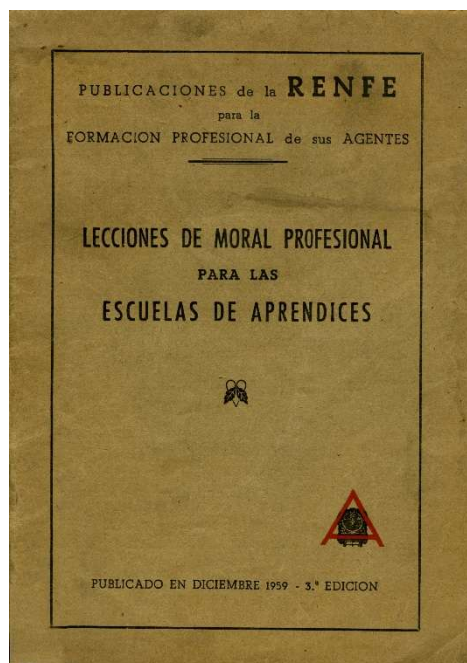
⁵ (García González, Mª Concepción, 2023)

⁶ (Ballesteros Doncel, 2003)

El ingreso en estas categorías no se realizaba a través de las escuelas de aprendices, ya que no admitían mujeres. Su sueldo estaba por debajo del salario medio del personal de la División de Material y Tracción. En el caso de las mujeres de la limpieza, era un 37,80% menor y en el caso de las costureras, mejor pagadas, su salario era un 22,02% menor que la media.⁷

El personal femenino estaba, además, sometido al Fuero del trabajo aprobado el 9 de marzo de 1938, que bajo el propósito de "liberar" a la mujer casada del taller y la fábrica, estableció la obligatoriedad de aplicar una excedencia forzosa a todas aquellas trabajadoras que contrajeran matrimonio o que ocupasen puestos considerados por el franquismo como incompatibles con las "obligaciones domésticas".

Bajo la impronta de su responsable máximo, el ingeniero-jefe y teniente coronel Luis Blanco Valdepérez,⁸ durante esta primera etapa de las escuelas, el Frente de Juventudes participó activamente en la enseñanza, teniendo a su cargo la formación religiosa, física y política de los aprendices. Lecciones de moral profesional era uno de los textos obligatorios de la formación, en el que se trataban temas como el hombre y la sociedad, la familia o el trabajo. Además, los aprendices asistían periódicamente a los campamentos de verano de dicha organización y, con carácter obligatorio, a los ejercicios espirituales que organizaba la comunidad salesiana, que tenían una duración de diez días y se impartían



Lecciones de moral profesional para las escuelas de aprendices, 1959. Biblioteca Ferroviaria

⁷ (Polo Muriel, Francisco, 2023)

⁸ El Teniente Coronel Luis Blanco Valdepérez formó parte de la Junta de Depuración de la Compañía del Oeste tras la terminación de la Guerra Civil. Véase Polo Muriel (2019).

principalmente durante los meses próximos a Semana Santa o en periodo estival. La asistencia a estos ejercicios espirituales seguiría siendo convocada por Renfe, una vez incorporados a sus puestos de trabajo, ya que eran ofertados para todo el personal ferroviario, aunque la asistencia lo era ya con carácter voluntario.

Las escuelas continuaron su labor formativa con este mismo sistema durante casi dos décadas.

1.2. Segunda etapa (1964-1970). Reconocimiento de las Escuelas de Aprendices por el Ministerio de Educación y Ciencia

En 1963 se crea el Departamento de Formación en Renfe, que desarrollará una amplia labor en la ordenación de la formación profesional y en la promoción de los agentes en cuanto a su capacitación y perfeccionamiento.⁹ Al frente, y al menos hasta 1967, continuaría Blanco Valldepérez.

Solo un año más tarde, en 1964, se produce el reconocimiento de las escuelas de aprendices por el Ministerio de Educación y Ciencia, siendo clasificadas como «Centros no oficiales reconocidos de Formación Profesional Industrial».¹⁰ Desde ese momento, se regirán por lo establecido en la Ley de 20 de julio de 1955 sobre Formación Profesional Industrial, y las enseñanzas se ajustarán a los programas del ministerio, tanto en el aspecto teórico como en el práctico. Los alumnos ya no tendrán la consideración de aprendices, sino de estudiantes, aunque las escuelas seguirían conservando este nombre y el acceso a las mismas de las mujeres continuaría estando vetado.

1.3. Última etapa (1971-1986). Centros de Formación Profesional de primer grado.

En el curso académico 1974-75 se inició la implantación gradual de los planes de estudios de Formación Profesional aprobados por Decreto 995/1974 de 14 de marzo, lo cual conllevaría la extinción progresiva de las enseñanzas reguladas por la ley de 20 de julio de 1955 sobre Formación Profesional Industrial (Oficialía y Maestría Industrial).

⁹ (Renfe, 1971),

¹⁰ BOE nº 171, 17 de julio de 1964, p. 9.227.

Las escuelas de aprendices de Renfe se transformarán oficialmente en Centros de Formación Profesional (FP) de primer grado. En consecuencia, para poder presentarse al examen de acceso a la escuela solo era necesario haber finalizado los estudios de Educación General Básica (E.G.B) o, al menos, estar realizando el 8º curso. Superado el examen de ingreso, los aspirantes debían someterse al preceptivo reconocimiento médico antes de comenzar su formación. Los estudios oficiales de FP –dos cursos lectivos– se completaban con el Curso de Adaptación Ferroviaria (CAF), cuya duración variaba según la especialidad a adquirir. El planteamiento formativo cambia, el objetivo ya no es adiestrar a los trabajadores, sino formar a los alumnos, facilitándoles las técnicas de trabajo que posteriormente utilizarán cuando se incorporen al mundo laboral.

En el CAF, los alumnos podían formarse para otras categorías no propias de los talleres, tales como instalaciones de seguridad o visitadores. De hecho, en los últimos años de funcionamiento de la Escuela, y debido a las carencias de personal que Renfe tenía en algunos oficios, fue habitual la «reconversión» de la categoría inicial para la que los aspirantes habían obtenido plaza. Como ejemplo, cabe indicar que los alumnos de la 38ª y última promoción que superaron el examen de ingreso para la rama de electricidad, tuvieron que optar en el CAF entre formarse para instalaciones de seguridad eléctricas o para telecomunicaciones, y aquellos que habían obtenido plaza para la rama de mecánica cursaron el CAF para ingresar como factores de entrada.¹¹

2. PUNTO DE INFLEXIÓN. EL PRIMER CONVENIO COLECTIVO DE RENFE, 1978.

En España, a finales de los años setenta, los movimientos feministas ya habían alcanzado poder de representación pública y existía una vindicación de la igualdad de oportunidades.¹² Además, en esos años el país vivía una profunda crisis de empleo, había mucho paro y, por tanto,

¹¹ (García González, Mª Concepción, 2023)

¹² (Scanlon, G. M., 1990)

cualquier oportunidad era aplaudida, sobre todo, por las generaciones jóvenes.¹³

Por este motivo, antes incluso de la aprobación de la Constitución de 1978, que en su artículo 14 incluía el principio de no discriminación por razón de sexo, el primer convenio colectivo de RENFE, firmado meses antes, estableció en su cláusula 9ª, punto XVIII, que «cualquier puesto de trabajo podrá estar cubierto, indistintamente, por personal masculino o femenino, siempre que los aspirantes reuniesen las condiciones de aptitud física y profesional requeridas para el puesto».¹⁴

En consecuencia, en la convocatoria de ingreso a las escuelas de aprendices publicada el 8 de febrero de 1978, se contempló que podrían concurrir jóvenes de uno u otro sexo. En el curso 1978-1979 ingresaron por primera vez mujeres en las escuelas, a excepción de la de Villagarcía, donde, por su naturaleza de escuela-internado, solo se admitían varones. Al igual que sus compañeros, las aspirantes que se presentaron a la convocatoria de la 33ª Promoción, debían ser hijas o huérfanas de personal ferroviario (en activo o jubilado), convirtiéndose así en las primeras aprendizas, pioneras en esta modalidad de ingreso en Renfe para el sexo femenino.

Tarjeta de identidad escolar curso 1978-79. Esther Menor, aprendiz 33ª promoción. Colección particular

¹³ (Ballesteros Doncel, Esmeralda y Maira Vidal, María del Mar, 2019)

¹⁴ (Renfe, 1978)

Las especialidades ofertadas en esa convocatoria fueron: Mecánica y Construcciones Metálicas, Electricidad y Electrónica. Así pues, las aprendizas que finalizaron su formación en 1981, y muchas de las que lo hicieron en las promociones posteriores hasta el cierre de las escuelas, ingresaron en puestos que hasta entonces no habían sido nunca desempeñados por mujeres. Tuvieron que abrirse camino, pues, en entornos fuertemente masculinizados y que no contaban con las instalaciones necesarias –aseos, vestuarios– para acoger al personal femenino. A partir de la siguiente convocatoria, se ofertarían también en las escuelas plazas de Delineación y Administrativo.

En esta nueva etapa de la escuela se establecía, al igual que se había hecho desde su creación, que los alumnos con mejores calificaciones pudieran realizar estudios superiores al amparo de la beca que Renfe les concedía –una por cada 20 alumnos o fracción– sin limitar, al contrario de lo que sucedía anteriormente, la elección de carrera universitaria por parte del alumno becado.

Desde esta primera convocatoria en la que fueron admitidas, hasta la que sería la última, en 1983, pese a su inferioridad numérica, las mujeres destacaron en sus calificaciones, obteniendo en muchas ocasiones las becas reservadas a los mejores estudiantes. Este fue el caso, por ejemplo, de Esther Menor Torres, considerada la primera aprendiz de Renfe por ser la mujer que obtuvo el número más alto en las pruebas de acceso a la escuela en la convocatoria de 1978. Esther Menor fue becaria de Renfe al lograr el número uno de su promoción y especialidad al finalizar sus estudios en la Escuela de Madrid-Atocha como oficial de oficio mecánico electricista.¹⁵

3. CIERRE DE LAS ESCUELAS

Persistía en Renfe, no obstante, el problema de exceso de plantilla que se intentaba corregir desde 1963 mediante la política de jubilaciones voluntarias y la supresión de la nueva contratación. En febrero de 1984 se redacta y aprueba el Contrato Programa Estado-Renfe, en cuyo apartado 3, relativo a los costes, se hace notar que los gastos de personal habían

¹⁵ (García González, M^a Concepción, 2023)

crecido, durante el último decenio, en términos reales, especialmente en lo relativo a los costes de Seguridad Social.

Disposiciones tales como la Ley de Relaciones Laborales (1976), el Estatuto de los Trabajadores (1980), las reducciones de jornada legal y otras, habían inducido a un crecimiento de los costes salariales por encima de los límites de la contratación colectiva. Por otro lado, el resultado de la negociación colectiva en Renfe había respondido no solo a criterios empresariales, sino que había tenido un carácter de patrón para el conjunto de la negociación a nivel nacional, propiciado tanto por la importancia del colectivo laboral de Renfe, como por la fuerte y tradicional implantación sindical en la misma.

Por estos dos motivos, en la cláusula 7.1 del Contrato Programa, relativa a recursos humanos, se estableció que Renfe limitaría los ingresos de personal a los que resultasen imprescindibles para atender los desajustes a los que la política de reducción pudiera introducir en determinadas categorías o por la introducción de nuevas técnicas.¹⁶ Por consiguiente, tras la constatación del exceso de plantilla en los oficios de talleres, y tratando de adecuar los nuevos ingresos a las necesidades reales de la Red, a los alumnos y alumnas de la 37ª promoción que finalizaron el CAF en junio de 1985 con la categoría de oficial de oficio en las especialidades de mecánico-electricista, ajustador-montador y construcciones metálicas, se les ofreció la posibilidad, con carácter voluntario, de reconvertir su categoría a las especialidades de oficial de telecomunicaciones de entrada y montador eléctrico de instalaciones de seguridad, para lo cual tendrían que cursar un segundo CAF.

Esto mismo sucedería en la 38ª promoción, en la que, a pesar de que las plazas ofertadas en la convocatoria de 1983 eran para las especialidades de metal, electricidad, delineación y administrativo, los alumnos no ingresarían mayoritariamente en talleres. Al finalizar los estudios de FP1, a los alumnos que habían cursado la rama de metal se les ofreció el CAF para ingresar como factores de entrada, y a los alumnos de la rama eléctrica, se les dio la posibilidad de elegir entre hacer un CAF de corta duración, para adquirir la categoría de oficial de Telecomunicaciones de entrada, con nivel salarial 3, o de montador eléctrico de Instalaciones de

¹⁶ (Renfe, 1984)

Seguridad, cuya duración era mayor y con el que se salía de la escuela con un nivel salarial 4.

A pesar de que en el clausulado de la convocatoria de la 38ª se hacía referencia a la futura 39ª promoción, prevista para 1984, ésta no llegó nunca a convocarse. La número 38 fue la última promoción, que finalizó su período formativo en 1986, año en el que Renfe clausuró todas sus escuelas, dando por finalizada esta forma de ingreso en la empresa pública.



Esther Menor Torres en la sección de inducidos del TCR de Villaverde Bajo, Madrid, 1984.

4. CONCLUSIONES

Durante los casi cuarenta años que estuvieron activas, las Escuelas de Aprendices formaron un total aproximado de diez mil trabajadores, dejando tras de sí un valioso legado formativo. El modelo inicial establecido, a partir de la Reglamentación Nacional del Trabajo de 1944, fue muy similar al que fue implantado en todas aquellas industrias de cierta relevancia en España a finales de la década de 1940 y en la de 1950, del mismo modo que ocurría en muchas de las administraciones ferroviarias europeas. Supusieron una importante contribución en un país devastado

tras la Guerra Civil, al mismo tiempo que contribuyeron al «aleccionamiento» de los trabajadores desde su más temprana edad en los valores del nacional-catolicismo.

Las escuelas tuvieron gran prestigio por la calidad de la enseñanza, tanto dentro como fuera de la empresa. Tras su reconocimiento por el Ministerio de Educación y Ciencia, y, sobre todo, en la década de 1970, fueron perdiendo gradualmente su impronta «moralizadora» y adaptándose a los tiempos, se convirtieron en auténticos referentes a nivel nacional.

La preferencia a la hora del ingreso en la mismas de los hijos de los agentes ferroviarios, al igual que sucedía en los regimientos de ferrocarriles, fomentó la continuidad de las «sagas ferroviarias» en las que miembros de varias generaciones desarrollaban su vida laboral en Renfe, creando un vínculo con la empresa que iba más allá de lo estrictamente laboral. Esta circunstancia, junto a la existencia de viviendas para los agentes y los economatos para el suministro de productos de primera necesidad, fomentaba el sentimiento de pertenencia a la gran «familia ferroviaria» supliendo, en parte, la escasez retributiva de la mayoría de los trabajadores ferroviarios.

El cierre de las escuelas supuso que la brecha abierta en 1978 para el acceso de las mujeres a oficios clásicamente masculinos se cerrase bruscamente. En las seis promociones en las que las mujeres tuvieron esta oportunidad, su presencia en las aulas fue aumentando de curso en curso y en muchas ocasiones destacaron por sus calificaciones.

Un factor clave para que las jóvenes tomaran la decisión de ingresar en la escuela para oficios hasta entonces solo desarrollados por hombres, fue la temprana edad a la que se realizaba la prueba de acceso -podía hacerse desde 14 años o incluso 13 si se cumplían antes del comienzo del curso escolar-, lo cual suponía que muchas de estas jóvenes aún no habían decidido sus preferencias en cuanto a su futuro profesional. Impulsadas por sus familias, que buscaban para ellas lo mismo que para sus hijos varones –un puesto de trabajo seguro– y con la posibilidad de aprender un oficio desde tan temprana edad, se animaron a presentarse a las convocatorias para oficios que quizás nunca se hubieran planteado de no existir esta vía.



Aprendizas 37ª promoción durante sus prácticas del CAF en el TCR de Miranda de Ebro (Burgos), 1985.

Si bien tuvieron que reivindicar, sobre todo al inicio de su actividad laboral, la adecuación de instalaciones como vestuarios y aseos para mujeres -hasta entonces inexistentes en los talleres y depósitos-, para sorpresa de muchos de sus compañeros varones, y quizás también para ellas mismas, las mujeres se adaptaron sin problema a los puestos de trabajo recién adquiridos, hasta entonces exclusivos para los hombres¹⁷.

Así lo corrobora el dato de que cuatro décadas después del ingreso de la última promoción en la escuela, muchas de ellas permanecen en los oficios que adquirieron en su día. Actualmente, el 71,80% de las trabajadoras de talleres superan los 55 años de edad, reflejando el efecto que tuvieron las escuelas como cauce para la incorporación de la mujer a este sector de la empresa pública. Esto permite afirmar que, de haber

¹⁷ (Ballesteros Doncel, 2016)

continuado abiertas, las escuelas hubieran sido impulsoras de la igualdad real en el acceso a ciertas profesiones tradicionalmente masculinas.

BIBLIOGRAFÍA

- Ballesteros Doncel, Esmeralda (2003), “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, en Carmen Sarasúa y Lina Gálvez, eds., *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, Alicante.
- Ballesteros Doncel, Esmeralda (2016). *Barreras de acceso a las mujeres en el empleo ferroviario*. Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, nº 121, pp. 119–138.
- Ballesteros Doncel, Esmeralda y Maira Vidal, María del Mar (2019): «*Explorando las barreras de la segregación ocupacional.: Un estudio comparativo entre mujeres maquinistas de tren y mecánicas de vehículos de automoción*». Cuadernos de relaciones laborales, vol. 37, nº 1 (Monográfico Precariedades), págs. 113-133.
- García González, M^a Concepción (2023). “La Escuela de Aprendices de Renfe (1947-1986)” En Muñoz Rubio (ed.) (2023). *Historia de los talleres de Renfe, 1941-2023. El mantenimiento del material rodante*, pp. 167-192. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Polo Muriel, Francisco (2019), *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo (1936-1975)*, Colección de Historia Ferroviaria n.º 15, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Polo Muriel, Francisco (2023). “El factor humano en el mantenimiento del material rodante de la empresa pública Renfe. Contexto histórico y dinámica evolutiva (1941-2023)”. En Muñoz Rubio (ed.) (2023). *Historia de los talleres de Renfe, 1941-2023. El mantenimiento del material rodante*, pp. 131-164. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Renfe (1942-1986) Memorias del Consejo de Administración de Renfe, Madrid.

- Renfe (1951), Departamento de personal y asistencia social. Reglamento para el régimen interior de las Escuelas de Aprendices de la Renfe, Madrid.
- Renfe (1959), Lecciones de moral profesional para las escuelas de aprendices, 3ª edición, Madrid.
- Renfe (1964), Patronato Rector de las escuelas de Aprendices. Proyecto de internado en Villagarcía de Arosa, Madrid.
- Renfe (1971), Plan de Formación Profesional, 1971, Madrid.
- Renfe (1978), Circular n.º 425, Aplicación y desarrollo de la cláusula 9ª del Convenio Colectivo.
- Renfe (1984), Contrato-Programa Estado-Renfe 1984-1986.
- Scanlon, G. M. (1990) Los movimientos feministas en España, 1900-1985: logros y dificultades”, Participación política de las mujeres, Madrid, CIS/Siglo XXI, 83-100.