

REVISAR LA METODOLOGÍA DE LOS ESTUDIOS SOBRE LOS TRABAJOS DE LAS MUJERES. EL CASO DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES EN SUS PRIMERAS DÉCADAS

Francisco de los Cobos Arteaga
Universidad de Castilla-La Mancha

Introducción

Investigar las ferroviarias es clave para conocer el trabajo contemporáneo en España. Quienes las estudian se enfrentan a las empresas de mayores dimensiones en número de trabajadores, con una multiplicidad de oficios extendidos en unas instalaciones sentadas a lo largo de todo el país, que comprendían desde grandes talleres y estaciones término a minúsculos puestos de vigilancia. Como muestra de la magnitud del sector ferroviario, dos de sus empresas, Norte y MZA encabezaron el empleo en nuestro país, desde su fundación, mediado el siglo XIX, hasta después la Guerra Civil.

El presente estudio tiene por objeto aportar algunas reflexiones metodológicas sobre las fuentes que, de distintas formas, dan cuenta de los trabajos de las mujeres en el ferrocarril español, durante sus primeras décadas. Con este propósito, se revisan y evalúan las fuentes disponibles, para confrontarlas con las usadas en la literatura dirigida a satisfacer los criterios de las publicaciones de impacto. La hipótesis que anima este estudio es significar que, una metodología adecuada permite descubrir el trabajo de un elevado número de mujeres, cuyo fin era asegurar servicios imprescindibles para el funcionamiento de los caminos de hierro. Servicios, realizados en las instalaciones de estas empresas de transporte, por los que las mujeres obtenían ingresos monetarios y de otra naturaleza, pero que carecían de la valoración de oficios del tren. Por tanto, en su momento, estas mujeres quedaron excluidas de ser consideradas ferroviarias e incluso, en la actualidad, en ciertos estudios se obvia su condición de trabajadoras.

Después de esta breve introducción, en la que se plantean los objetivos del estudio, el segundo apartado del texto está dedicado a revisar, de forma crítica, las fuentes empleadas en los análisis del trabajo de las mujeres y, de forma singular, en los

ferrocarriles. Una vez comentadas las fuentes, se continúa con la discusión de la metodología de quienes, guiados por lograr impacto, cumplen con los requisitos formales de este tipo de publicaciones. En último punto, se establecen conexiones entre la teoría y las fuentes y la metodología empleadas en los distintos estudios.

Una revisión de las fuentes para el estudio de los trabajos de las mujeres en los ferrocarriles

De forma tradicional, el primer paso para obtener informaciones acerca del trabajo femenino y, específicamente, en el ferrocarril es efectuar la revisión sistemática de los últimos estudios en las bases que, según la comunidad científica, albergan las publicaciones estimadas relevantes. La búsqueda es insatisfactoria. En consecuencia, la estrategia tiene que ser otra. Consiste en seleccionar textos que contemplen la presencia, de alguna forma, de las mujeres en los primeros años de los caminos de hierro, pero los resultados siguen mostrándose insuficientes. En esta pesquisa, puede verificarse que los contenidos recurrentes son los usos diferenciados del espacio por sexo y clases sociales en las estaciones y los trenes y los peligros que experimentaban las mujeres en los viajes (Welke, 2001), (Richter, 2005), (Cobos y Martínez Vara, 2006), (Stevenson, 2009), (Barrow, 2015), (Despotopoulou, 2015) y (Robinson-Tomsett, 2016). Cuando se avanza en las búsquedas, y éstas se concretan en artículos acerca del trabajo femenino en los ferrocarriles, las referencias son casi testimoniales y pocas de ellas dan cuenta de las primeras décadas de los caminos de hierro. (Murillo y Rodríguez Sáenz, 2000) (Blackburn, 2006), (Walsh, 2007), (Drummond, 2010), (Palermo 2013, 2016), (Starustka, 2013), y (D'Uva, 2017). Para el caso español (Juez, 2000), (Ballesteros, 2003, 2014 y 2016), (Polo, 2006), (Letón y Muñoz, 2012) y (Cobos 2017 a, b).

Más allá de revisar la literatura anterior, a similitud de otros estudios, como principal aportación puede esgrimirse el uso de fuentes primarias cuantitativas. Este es, sin duda, el recurso más fácil para determinar la incidencia del trabajo femenino que, en el estudio de (Letón y Muñoz, 2012), es cifrado en el seis por ciento del sector. Reuniéndose el empleo femenino, conforme con esta investigación, en los servicios de Vía y Obras (guardabarreras) y, en menor medida, en Explotación y Movimiento, como recaudadoras de taquillas, en el aseo de las estaciones y de los dormitorios de personal en ruta. Pero, esta valiosa investigación debe ser matizada. Al consultarse las estadísticas generales del empleo femenino en España, se encuentra un primer aviso. Durante el siglo XIX, los datos de la población activa de las mujeres son

dudosos. (Nicolau, 2005). Cuando el análisis desciende al sector ferroviario, hasta la publicación del Anuario de Ferrocarriles de Enrique de la Torre en 1893 se carece de guarismos sobre el conjunto de las empresas. Al respecto, (Ballesteros y Martínez Vara, 2001) concluyen que esta fuente presenta lagunas en la calidad de sus datos. Primero, porque, el Anuario de la Torre no reflejaba el número de personas encargadas de trabajos auxiliares y en contratas o subcontratas eventuales, grupos que concentraban la mayor parte de quienes laboraban en las empresas de los caminos de hierro. En segundo término, cuando se busca conocer el empleo de los distintos servicios en los que se organizaban las compañías, este grado de detalle sólo aparece en la segunda década del siglo XX, ceñido a algunas empresas y a ejercicios aislados.

Asimismo, como fuente básica puede recurrirse a las voluminosas Memorias de las ferroviarias, con las que año tras año, estas empresas participaban sus resultados, para ser fiscalizados por los accionistas. Ilustradas con profusas cifras acerca de las finanzas, los resultados de la explotación, el número de viajeros y mercancías en pequeña y gran velocidad, los ingresos de las estaciones desglosados por conceptos, quedaba enumerado el material motor y rodante, su recorrido y, asimismo, se ofrecían indicadores de productividad por kilómetro y unidad de transporte. Ahora bien, las cifras ofrecidas por las empresas acerca del trabajo solo reflejaban a quienes disponían de un empleo fijo en plantilla. Por eso, para obtener informaciones de las actividades de las mujeres en el ferrocarril, se precisa el examen exhaustivo de un conjunto de fuentes heterogéneas poco exploradas. Solo, a través de su paciente lectura, pueden localizarse suficientes evidencias del trabajo femenino.

Antes de esbozar cualquier proyecto sobre el trabajo, es necesario recordar el axioma enunciado por la (OIT, 2013), que pretende superar la falsa dicotomía entre empleo y trabajo. Porque, conforme con este organismo, trabajo es “cualquier actividad realizada por personas de cualquier sexo y edad para producir bienes o prestar servicios para su uso por terceros o para uso propio”. De forma específica sobre los trabajos de las mujeres, hay que detenerse ante un conjunto de lecturas, que debe comenzar con los análisis de (Tilly y Scott, 1978). Investigadoras que abrieron una línea de pensamiento para comprender el alcance de la participación femenina en mundo laboral, confluyente en varias ideas clave. De acuerdo con estas historiadoras y otras, en los comienzos de la revolución industrial las mujeres estuvieron infrarrepresentadas en los registros de empleo. Esto era debido a que, en el agro, el

hogar aglutinaba la producción de bienes y la reproducción social. Después, la necesidad de localizar las fábricas en entornos cerrados introdujo una separación estricta y jerárquica de espacios, que otorgaba a cada espacio una división sexual del trabajo. Primero, en lo público, los hombres se ocuparían de la producción remunerada y, luego, en lo privado, las mujeres debían hacerse cargo de sus “labores naturales”. Estas no eran otras que reproducir gratuita e invisiblemente la sociedad, a través de la maternidad y entregar los trabajos de cuidados a los varones y a otros integrantes de la familia.

Una vez conocido el contexto de los trabajos femeninos en la sociedad industrial, hay una sustanciosa colección de textos clásicos franceses, que informan de la presencia de mujeres en trabajos en el interior de los ferrocarriles. Este hallazgo tiene especial importancia. Esto es debido a que el camino de hierro español tuvo sus órganos de decisión en Francia; desde, donde en diálogo con las sucursales españolas, se definieron las políticas laborales. En estas lecturas, puede localizarse, de acuerdo con (Daubié, 1866), la periodista desveladora de la “pobreza laboriosa” de la mayoría de las mujeres francesas, que sin ser empleadas de los ferrocarriles, numerosas viudas o hijas de empleados vendían libros y periódicos y comestibles a comisión. También, en estas fechas, Le Play realizaba observaciones directas de los trabajos de las familias europeas, en los que descubrió, en el caso de Loire-Inférieure, una cifra de mujeres cercana a la de los varones, ocupadas en tareas vinculadas al ferrocarril (Société d'Économie Social, 1887).

Asimismo, de Francia se dispone de textos que describen las estrategias implementadas por las ferroviarias para incorporar trabajos femeninos en los caminos de hierro (Jacqmin, 1868), (Lemercier, 1885), (Mangini, 1885), (Picard, 1887) y (Sampité, 1888). Tampoco, para conocer las ideas de las empresas acerca de su fuerza laboral femenina, son despreciables los estudios presentados a los Congresos Internacionales de Ferrocarriles. Todavía casi inéditos de lecturas, aportan los debates de los gestores de compañías españolas con sus iguales foráneos con el fin de definir las relaciones laborales (Molteni, 1888) y (Drovin, 1900).

Como adición a estos textos, pueden revisarse las fuentes hemerográficas más relevantes de la época. En las colecciones de la Gaceta de los Caminos de Hierro, Revista de Obras Públicas, Revista Minera, Anuario de Ferrocarriles Españoles, Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros y Los Transportes

Férreos, hay notas dispersas sobre los trabajos de las mujeres. Asimismo, gracias a la Estadística Minera de España, puede reconstruirse que laboraban mujeres en el exterior de los yacimientos carboníferos propiedad de las compañías. Sin acoger la deferencia de ser ferroviarias, sus trabajos de sudor consistían en cargar los vagones a paladas, arrastrar vagonetas, lavar, seleccionar manualmente las distintas calidades de carbón y otros cometidos más livianos.

Las fuentes primarias relevantes sobre los trabajos de las mujeres en el ferrocarril, todavía insuficientemente analizadas, se localizan en el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. En su sede física, hay una colosal documentación, cuyos instrumentos más apreciables son las Actas de los distintos comités de la Compañía del Norte y de MZA y los expedientes de archivo.

En primer lugar, se pueden descubrir evidencias del reclutamiento de mujeres para edificar el camino del tren. Junto a los planos de las instalaciones férreas, los proyectos de las líneas debían acompañarse de una memoria económica de la viabilidad del negocio, que contemplaba el coste de los distintos trabajos, entre ellos los de “una mujer”, aunque no se detallaban sus cometidos. En todo caso, del periodo de la construcción, hay referencias de la presencia femenina en varias compañías. También, en las Actas de las ferroviarias, entre las notas acerca de la siniestralidad laboral, se reflejaba la muerte de una mujer en un terraplén.

Concluidas las líneas, a la hora de comenzar la explotación ferroviaria, las empresas formaron sus “cuadros de personal”. Un documento en el que se detallaba la división del trabajo en los distintos servicios y quedaba determinado el nombre o el número de encargados de los mismos. De las dos grandes compañías se dispone de estos “cuadros de personal”. Pero, antes de proseguir con el análisis, sobre estas plantillas hay que realizar una advertencia muy importante. La mayoría de quienes estaban ocupados en las estaciones y en las tareas de vía y obras no formaban parte del empleo ferroviario. Las empresas reclamaban sus trabajos, pagándoles jornada a jornada o, en ocasiones, recurrían a contratistas, cuando los precisaban para atender campañas temporales de carga y descarga de mercancías o para efectuar reparaciones urgentes en la infraestructura. Este personal, considerado subalterno, recibían jornales mínimos y, asimismo, carecía de las ventajas que disfrutaban los operarios fijos -acogerse a las instituciones de previsión, formadas por las grandes

compañías a partir de la década de los setenta del siglo XIX, para socorrer la enfermedad, accidente y muerte profesional y las pensiones-.

MZA, al organizar el servicio de la explotación en 1858, clasificó las estaciones en distintas categorías, asignándoles empleados y retribuciones conforme con la importancia de la estación. En esta primera nómina de empleos de MZA aparece una mujer como recaudadora en Aranjuez. Lo más relevante de esta relación de trabajos son las informaciones acerca del acceso -ser viuda de un agente- y de su sueldo, siempre inferior a la de sus compañeros masculinos, aún en estaciones de menor categoría. Poco después, la lectura de las Actas confirma este criterio ahorrativo para incorporar a este desempeño a otras mujeres de los jefes o empleados en las estaciones.

En 1865, Norte configuró su primera plantilla con 3.469 empleados. En el servicio de estaciones había 954 personas, entre ellas 21 recaudadoras que, conforme, con el organigrama en la jerarquía de mando de las estaciones significaba el tercer puesto de responsabilidad, después de jefes y subjefes de estación. De esta nómina, llama la atención la existencia de una sola limpiadora en plantilla y de una docena de encargadas de los retretes, pero cuando se profundiza en la lectura de las Actas puede descubrirse que la limpieza estaba confiada a un número indeterminado de mujeres que, para subsistir, acogían propinas. El servicio de Vía y Obras, el encargado de mantener en buenas condiciones el camino del tren, registraba 1.685 empleos, de ellos 499 eran guardabarreras. Aunque, bajo la genérica denominación de guardabarreras podían acogerse varones, desde los primeros años del ferrocarril español este empleo se encomendaba, de acuerdo con una Real Orden de 1862, a las mujeres de los guardas y obreros que habitaban las casillas inmediatas a los pasos a nivel. De una detenida lectura de las Actas puede concluirse que, con excepción de unos pocos pasos a nivel, custodiados por hombres armados para evitar imprudencias y vandalismos, todas las guardabarreras eran mujeres. En otras palabras, en la primera nómina de Norte, aproximadamente, el 15% del empleo de Norte estaba integrado por mujeres registradas en los “cuadros de personal y, sin la consideración de asalariadas, habría que sumar algunas más en los trabajos subalternos que se han descrito.

Pero, en esta división inicial del trabajo en MZA y Norte se agotan las informaciones numéricas detalladas sobre el empleo. A partir de este momento, las actas informaban

de los presupuestos de gastos de cada servicio, que incluían los costes de los sueldos y jornales, pero no aportaban información del número de trabajadores y de los servicios a los que estaban adscritos.

Como ya se ha precisado, las fuentes privilegiadas para conocer estos trabajos son las Actas de las empresas, en las que se recogen las decisiones de los directivos y administradores sobre la marcha de negocio ferroviario entre las que, también, debían dilucidarse asuntos laborales. La lectura de las Actas revela que hubo maestras de instrucción primaria en las escuelas de hijo de obreros o agentes de las ferroviarias, costureras y otros oficios textiles en los talleres y el intento, apoyado monetariamente por varias compañías, de formar telegrafistas a instancias de la Asociación para la Enseñanza de la Mujer.

La principal aportación de las Actas es desvelar que las mujeres, también trabajaron en las estaciones desde los primeros trenes. De 1866, es localizada la referencia de una concesión de venta de refrescos a Josefa F. de Zabala en Zumárraga. Con posterioridad, una paciente lectura permite descubrir muchos más permisos de este tipo de trabajo a mujeres. En la documentación de archivo, después de un vaciado sistemático, se localizan un elevado número de expedientes, que tienen en común visibilizar trabajos femeninos en las estaciones de ferrocarril. Estos son los relativos a aguadoras y a la venta en estaciones en puestos, quioscos, fondas, cantinas, estancos o armarios bibliotecas. Así puede confirmarse que, desde los primeros años del ferrocarril español, muchas mujeres vendían sus productos en mesas o mostradores y accedieron al arriendo de chozas, barracas, casetas, puestos o garitones, levantados por las empresas, denominados. Incluso pagaron elevadas cuantías para regentar fondas, que brindaban géneros de calidad a viajeros, en estaciones importantes.

Asimismo, relatos de viajeros dejaron constancia de mujeres que, al paso de los trenes, ofrecían comidas y bebidas. Sirvan algunas referencias para ilustrar estos trabajos. (Elwes, 1873) daba cuenta de la presencia en cada estación, entre Tarragona y Valencia, de los cántaros y vasijas de las aguadoras y de mujeres con cestas de naranjas, que no disponían de puntos estables de venta. El viajero francés (Meylan, 1876) reconoció a una anciana que pregonaba agua en la estación manchega de Quero y a jóvenes que vendían pilas de naranjas en carros en las líneas de Andalucía. Definitivamente (Alarcón, 1907), despertaba en un expreso nocturno por los gritos de una mujer que ofrecía, sin éxito, leche serrana en Las Navas.

Una breve discusión sobre el objeto y el método de estudio de los trabajos femeninos de los ferrocarriles

Como se ha señalado al comienzo de este texto, para quienes pretenden conocer la organización del trabajo en España, la importancia de las ferroviarias es suficientemente conocida. Ahora bien, estas empresas han tenido escaso éxito en los estudios académicos. Más allá de la “historia oficial” de Norte (Marquina, 1940), se carece de monografías sobre otras ferroviarias, posiblemente, porque este tipo de investigaciones soporta ingentes esfuerzos para promover publicaciones en un formato que, en el presente, carece de suficiente reconocimiento académico. Sin embargo, al mismo tiempo, no son extrañas las historias apologéticas de empresas vivas, singularmente, de sus directivos, que siempre encuentran mecenas para su glosar sus aciertos.

En formato de artículo, todavía es modesto el número de estudios cuyo centro de atención son las relaciones laborales en los caminos de hierro españoles. Con verosimilitud, porque, antes de acometer cualquier esfuerzo, se sondea cuáles son los temas útiles para el investigador, que son los que le pueden otorgar financiación y reconocimiento. En consecuencia, una vez sopesados estos elementos, la mayoría de los productores de artículos adoptan como elección racional, que los estudios sociales acerca de los distintos trabajos tienen escaso valor. Con verosimilitud, porque todavía buena parte de las publicaciones orientadas a los mercados del conocimiento se dirigen por una ideología economicista con relación al trabajo. Bajo estos presupuestos, se limitan a definir el trabajo como una actividad remunerada por otro agente y, singularmente, por una empresa.

Además de un objeto de estudio, al que la academia vigente le atribuye ínfima relevancia, la metodología condiciona de forma decisiva la elección del tema. Esto es debido a que, buena parte de la literatura normalizada se fundamenta en la estrategia de localizar las últimas referencias indexadas en las bases de mayor prestigio e impacto para que, de este modo, la nueva publicación sea localizada con facilidad. Al adoptarse este criterio, sin abordarse el análisis de las fuentes primarias, de forma implícita, se asumen como válidos los resultados de otros estudios. Por tanto, se origina un bucle de argumentos pretéritos que, con mínimos matices, son reproducidos en otros artículos hasta la extinción de la relevancia del tema.

En el tema que nos ocupa, una búsqueda simple limitada a tres palabras clave – women, work, railroad/railway- genera escasos hallazgos para una investigación. Pero, la insuficiencia de antecedentes en estas bases privilegiadas, no es un obstáculo para quienes publican en algunos sectores. Conforme con la estructura de un trabajo científico, se precisa un mínimo apartado de estado de la cuestión. Apartado que, en algunas de las publicaciones de impacto, se obtiene con el recurso a la lectura superficial o no reflexiva de abstract de textos alejados de los indicadores bibliométricos, pero que permiten cumplir con la estructura solicitada. Es necesario advertir que, además, como inercia de las estrategias de búsqueda –artículos científicos delimitados temporalmente a los últimos años-, quedan excluidas lecturas imprescindibles para la comprensión del tema y, por contrario, se referencian artículos en lengua inglesa, aunque poco tengan que ver con los trabajos en los ferrocarriles españoles.

En todo caso, la aportación que adquiere la máxima valoración en estos estudios es el uso intensivo de datos cuantitativos, que cumplan con los criterios de estandarización esperados, para organizar análisis cuantitativos multivariados. En esta dirección, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha facilitado el acceso en la red a los datos cuantitativos contenidos en las Memorias de las compañías. Gracias a este aporte, puede cumplirse el fin de valerse de “datos objetivos”, aunque sin comprometer los elevados costes temporales de buscar en las fuentes primarias. Al respecto, excede el propósito de la presente reflexión enumerar el sinfín de publicaciones construidas con estos datos y bajo el estricto cumplimiento de las normas de impacto, que han alcanzado relevancia académica en los últimos años.

Conclusiones

Los estudios apoyados en las estadísticas oficiales de empleo han dado cuenta de las brechas entre mujeres y hombres en la ocupación laboral, los ingresos monetarios o las posiciones de poder en la empresa. Pero, con el instrumento de las estadísticas, los trabajos femeninos remunerados o no, fueron infravalorados. Quedaron ocultas las estrategias de gran parte de las unidades de convivencia en las sociedades industriales para satisfacer sus necesidades a lo largo del ciclo vital, que incluían trabajos invisibles femeninos en el hogar y, simultáneamente, otros trabajos remunerados dentro o fuera de domicilio.

En las revoluciones industriales para producir bienes destinados los mercados, se dispuso separar, entre los sexos, los espacios en los que acontece la vida. Lo público quedaba dedicado a la producción masculina, y lo privado, consagrado a la reproducción social femenina. Al efecto, para segregar la vida pública y la privada se establecieron mecanismos de “cierre social”, con leyes discriminatorias, enseñanzas primarias diferenciadas y una moral rígida. Desde distintas perspectivas, se conflujo en propagar una ideología que atribuyó a las mujeres una naturaleza física débil, una capacidad intelectual inferior y una moral inestable. Como parte de esta ideología, se dictaminó que la presencia femenina en los lugares públicos alteraba al hombre y, en consecuencia, a la producción. Por tanto, las mujeres siempre debían permanecer acompañadas por su esposo o un familiar o, ante su falta, ser separadas de los varones.

Este principio social se aplicaba de manera implacable en el ferrocarril, por considerarse que su marcha dependía de un orden estricto, que no podía ser alterado por la feminidad. Las únicas excepciones a este principio laboral eran las viudas y huérfanas, de quienes habían fallecido en “acto de servicio” a beneficio de las ferroviarias. Ante la pérdida del hombre, valorada como el total desamparo de la mujer, el patrón debía asumir el rol de protector del hogar. Con esta norma implícita, fue incorporado un indeterminado número de mujeres a diversos empleos inferiores o, a título de favor, se les permitió prestar servicios a quienes viajaban, por los que acogían algún ingreso monetario.

Además, ser admitidas viudas y huérfanas por caridad, las empresas planearon estrategias para fijar a quienes ocupaban los segmentos inferiores del trabajo en los servicios de Vía y Obras y Estaciones, porque abandonaban sus puestos por las bajas remuneraciones que percibían. La estrategia para retener a esta fuerza de trabajo consistió en ofrecer un “salario familiar”, compuesto por el jornal del marido, un ínfimo complemento de este jornal concedido a la esposa por estar ocupada como guardabarreras y algunos pagos en especie. Con esta misma lógica, se incorporaron mujeres como recaudadoras –encargadas de expender billetes de viajeros y de los talones de las expediciones de mercancías-. También, fuera de las plantillas y, por tanto, ocultas en las estadísticas de empleo había limpiadoras en las estancias de las ferroviarias. Su retribución consistía en las propinas, que discrecionalmente concedían los clientes. Por último, se encontraban las vendedoras. Un grupo heterogéneo que congregaba desde mujeres que, al amparo de las empresas, podían ofrecer productos

a los viajeros, a las que, en estaciones populosas, satisfacían elevados alquileres en fondas. En corolario, en los ferrocarriles muchas mujeres disponían de un trabajo facilitado o consentido en las instalaciones de las empresas, que no era reconocido como empleo de plantilla y, en consecuencia, quedaban fuera de las cifras de ocupación laboral.

En definitiva, la aportación de este trabajo es plantear para futuras investigaciones, que los artículos publicados bajo las normas de las multinacionales evaluadoras de la calidad científica, presentan severas limitaciones. Con el uso de una metodología estandarizada, sus hallazgos están alejados de las fuentes más sólidas acerca del trabajo de las mujeres y, de forma específica, del femenino en los comienzos de las empresas ferroviarias. No producen aportaciones al conocimiento, lo distorsionan.

Bibliografía

ALARCÓN, P. A. (1907). *Viajes por España*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

BALLESTEROS, E. (2003). "La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962", SARASÚA, C. y GÁLVEZ, L. (ed.), *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*, San Vicente de Raspeig, Universidad de Alicante, pp. 336-354.

BALLESTEROS, E. (2014). "Las mujeres en el ferrocarril, Acceso restringido", *Crisis y cambio, propuestas desde la sociología*, Madrid, Universidad Complutense, pp. 744-756.

BALLESTEROS, E. (2016). "Barreras de acceso a las mujeres en el empleo ferroviario", *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, 121, pp. 119-138.

BALLESTEROS, E. y MARTÍNEZ VARA, T. (2001), "La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935", *Revista de Historia Económica*, 19, 3, pp. 637-677.

BARROW, R. J. (2015). "Rape on the Railway, Women, Safety, and Moral Panic in Victorian Newspapers", *Journal of Victorian Culture*, 20, 3, pp. 341-356.

BLACKBURN, S. (2006). "Between the Devil of Cheap Labour Competition and the Deep Sea of Family Poverty? Sweated Labour in Time and Place, 1840-1914", *Labour History Review*, 71, 2, pp. 99-121.

COBOS, F. (2017a). "Los trabajos de las mujeres pobres en el ferrocarril español del siglo XIX". GONZÁLEZ, D.A, ORTIZ, M. Y PÉREZ, J. S. (Eds.), *La Historia, lost in translation?*, XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 2657-2688.

COBOS, F. (2017b), "Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 33, pp. 12-32.

COBOS, F. y MARTÍNEZ VARA, T. (2006). "Gran clase, tercera y trabajadores. Seguridad y clases en el ferrocarril español del siglo XIX", IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga. En la red:
<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/III07.pdf>, consulta 21-08-2018.

DAUBIÉ, J.-V. (1866). *La femme pauvre au XIXe siècle*, Paris, Librairie de Guillaumin.

DESPOTOPOULOU, A. (2015), *Women and the Railway, 1850-1915*, Edinburgh, Edinburgh University Press.

DROVIN, L. (1900). « De la question de l'instruction professionnelle des agents de chemins de fer. Conditions de recrutement et d'avancement (Article XXXIV du questionnaire de la sixième session du Congrès) », Bruxelles, Bulletin de L'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer, XIV, pp. 456-489.

DRUMMOND, D. K. (2010). *Tracing Your Railway Ancestors, A Guide for Family Historians*. London, Pen & Sword.

D'UVA, F. (2017). La lucha por un reglamento de trabajo ferroviario en Argentina, organización gremial, empresas y Estado en la huelga de maquinistas y foguistas de 1912. VII Congreso de Historia Ferroviaria. En la red
<http://www.asihf.org/comunicaciones/DUva2.pdf> , consulta 19-08-2018.

ELWES, A. (1873). *Through Spain by Rail in 1872*, London, E. Wilson.

JACQMIN, F. (1868). *De l'exploitation des chemins de fer*. Tomo II, Paris, Garnier Frères.

JUEZ, E. P. (1991). *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*, Madrid, Universidad Complutense.

LEMERCIER, M. (1885). « De l'emploi des femmes dans les chemins de fer français et spécialement à la Compagnie de l'Est », *Journal de la société statistique de Paris*, 26, pp. 217-224.

LETÓN, R. y MUÑOZ, M. (2012). "Fuentes documentales para la historia del trabajo en el ferrocarril" En la red,
http://www.docutren.com/pdf/MiercolesAB/MiercolesAyB_09052012.pdf, consulta 22-08-2018.

MANGINI, F. (1885). *Le travail des femmes dans les chemins de fer*, Lyon, Bonnaviat.

MARQUINA, J. (1940). *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)*. Tomo I. Texto y Gráficos, Madrid, Espasa-Calpe.

MEYLAN, A. (1876). *A travers les Espagnes*, Paris, Sandoz et Fischbacher.

MOLTENI, L. (1888), "Exposé de la question du personnel (art. XX du questionnaire de la deuxième session de congrès)", *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins*, Brussels, P. Weissenbruch, pp. 1151-1159.

MURILLO, C. y RODRÍGUEZ SÁENZ, E (2000). Masculinidad y cultura del trabajo ferroviario en Costa Rica (1872-1930). San José, Universidad de Costa Rica.

NICOLAU, R. (2005). "Población, salud y actividad", CARRERAS, A. y TAFUNELL, X. (coord.) Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX, Vol. I, Bilbao, Fundación BBVA, pp. 77-121.

PALERMO, S. (2013). "En nombre del hogar proletario, Engendering the 1917 Great Railroad Strike in Argentina", *Hispanic American Historical Review*, 93-4, pp. 585-620.

PALERMO, S. (2016). "El derecho a mantener el hogar, las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917", en Andújar et al. (coords.) *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Prohistoria, Rosario, pp. 81-101.

OIT, (2013). Resolución sobre las estadísticas del trabajo, la ocupación y la subutilización de la fuerza de trabajo, adoptada por la 19.a Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo, Ginebra.

PICARD, A. (1887). *Traité des chemins de fer : Économie politique, commerce, finances, administration, droit, études comparées sur les chemins de fer étrangers*. Paris, Tomo III, J. Rothschild.

POLO, F. (2006). Una aproximación al perfil sociolaboral de los trabajadores del servicio de vía y obras de la compañía de los ferrocarriles andaluces. (1877-1941), Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.

RICHTER, A. G. (2005). *Home on the Rails: Women, the Railroad, and the Rise of Public Domesticity*, Chapel Hill, University of North Carolina Press,.

ROBINSON-TOMSETT, E. (2016). *Women, Travel and Identity: Journeys by rail and sea, 1870-1940*, Manchester, Manchester University Press,

SAMPITÉ, A. (1888). *Les chemins de fer à faible trafic en France. Lignes secondaires des grands réseaux. Chemins de fer d'intérêt local et tramways à vapeur*, Paris, Baudry et Cie.

SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE SOCIALE (1887). « Paysan paludier du Bourg-de-Batz (Loire-Inférieure) ». *Les Ouvriers des deux mondes : études sur les travaux, la vie domestique et la condition morale des populations ouvrières des diverses contrées et sur les rapports qui les unissent aux autres classes*, Deuxième série, tome premier, 47, Paris, Librairie de Firmin-Didot et Cie., pp. 1-56.

STARUSTKA, K. L. (2013). *Inequality on the rails: a qualitative study of women's experiences in the railroad industry*. Texas State University.

STEVENSON, K. (2009). "Women and Young Girls Dare Not Travel Alone': The Dangers of Sexual Encounters on Victorian Railways", LETHERBY, G. Y REYNOLDS, G., *Gendered Journeys, Mobile Emotions*, Burlington, Ashgate, pp. 189–200.

TILLY, L. A. y SCOTT, J. W. (1978). *Women, Work, and Family*, New York, Holt, Rinehart and Winston.

WALSH, M. (2007). "Gender in the History of Transportation Services: A Historiographical Perspective", *Business History Review*, 81, pp. 545-562.

WELKE, B. Y. (2001). *Recasting American Liberty. Race Law and the Railroad Evolution 1865-1920*. Cambridge, Cambridge University Press.