

# MUJERES EN CIRCULACIÓN



GRUPO DE TRABAJOS FERROVIARIOS



# **MUJERES EN CIRCULACIÓN**

***GRUPO DE TRABAJOS FERROVIARIOS***



## **GRUPO DE TRABAJOS FERROVIARIOS**

El Grupo de Trabajos Ferroviarios (GTF) es una asociación sin ánimo de lucro inscrita en el registro de Asociaciones de la Delegación del Gobierno en Asturias (nº 2.372, secc. 1ª, 1987), registro de Entidades Culturales del Principado de Asturias (nº 262, 1989) y, posteriormente, en el registro de Asociaciones del Principado de Asturias (nº 2372, 2005). Finalmente en el registro municipal de Asociaciones del Ayuntamiento de Gijón (nº 42).

Ignacio García Cuesta  
Pedro Fernández Viar  
Mariano Fourneau Menéndez  
Alfredo Vega Fernández

Portal: <https://www.grupotrabajosferroviarios.es/>  
Contacto: [asociacion@grupotrabajosferroviarios.es](mailto:asociacion@grupotrabajosferroviarios.es)

Este obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional, excepto las imágenes y documentos que pertenecen a sus respectivos propietarios, y que nos han autorizado su uso para la elaboración del presente trabajo.

*Foto Portada: Pilar Magaz, Encargada de estación de Otañes. Cortesía de Castrodigital.*

***"A todas las mujeres protagonistas de sus vidas cuyo nombre ha sido borrado de la historia.***

***Su anonimato no les resta grandeza y nuestro brillo no alcanza ni a su sombra.***

***Rescatar su memoria es vencer al tiempo y al olvido.***

***Va por ellas.***

***Va por todas."***



***Pilar Sánchez Vicente***

***La Hija de las Mareas***

## ÍNDICE

PRÓLOGO	1
AGRADECIMIENTOS	2
1.- LA MUJER EN EL FERROCARRIL	3
2.- LA MUJER Y LA NORMATIVA LABORAL FERROVIARIA	4
3.- PRIMERA REFERENCIA A UNA MUJER EN CIRCULACIÓN	5
4.- LAS DIVISIONES DEL FERROCARRILES	6
5.- EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR EL ESTADO (EFE)	8
6.- FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA (FEVE)	16
7.- TESTIMONIOS DE FERROVIARIAS	23
7.1.- ANA MARÍA IBÁÑEZ FERNÁNDEZ	23
7.2.- MARÍA DEL CARMEN MARTÍNEZ LATORRE	24
7.3.- MARÍA DOLORES DE BLAS GARCÍA	24
7.4.- ANA JULIA MÉNDEZ GONZÁLEZ	25
7.5.- MARÍA JESÚS SERRANO GARCÍA	25
7.6.- JOSEFA AMELIA PAÑEDA BOBES	27
7.7.- AQUELLAS PRIMERAS ENCARGADAS DE APEADERO	29
8.- RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)	30
9.- CONCLUSIÓN	33
10.- FUENTES DOCUMENTALES	34
ANEXOS	36
Anexo 1	37
Anexo 2	39
Anexo 3	40

## PRÓLOGO

Dentro de la tradicional discriminación sufrida por la mujer en el acceso a puestos de trabajo que se consideraban únicamente destinados a hombres, nos ha llamado la atención el considerable olvido que han sufrido, históricamente, las mujeres que desempeñaron funciones de control de la seguridad en la circulación ferroviaria.

Popularmente, a la persona encargada de garantizar la seguridad en la circulación de trenes se la ha venido denominando Jefe de Estación, si bien la realidad es que no siempre tales personas tenían esa categoría profesional dentro de sus respectivas empresas. Estas labores de seguridad fueron desempeñadas, a lo largo de los años, por personas encuadradas en diferentes categorías: jefes de estación, factor autorizado, factor de circulación, jefe de apartadero, jefe de cargadero, encargada de estación, encargado de apeadero...

Pues bien, es llamativo que, en las diversas publicaciones existentes hasta la fecha referidas al papel de la mujer en las empresas ferroviarias, en muy pocas ocasiones se menciona el papel femenino en el control de la circulación ferroviaria. Sí se hace mención a la figura de guardabarreras, expendedoras de billetes, maestras, limpiadoras, administrativas e, incluso, se resalta especialmente la figura de Pilar Careaga, la primera mujer maquinista de España. Sin embargo, no aparece ninguna mención a la primera mujer que desempeñó funciones de responsable de circulación en España ni al resto de mujeres que desempeñaron tales funciones en los primeros tiempos del ferrocarril, siendo verdaderas pioneras en una categoría laboral casi exclusiva de los hombres. El porqué de tal menosprecio, tanto al papel femenino como a la propia función en sí, es algo que no hemos podido averiguar.

Sirva, pues, este humilde artículo como homenaje a esas pioneras que, no dudamos, tuvieron que hacer frente a un sinnúmero de prejuicios y contratiempos en su desempeño laboral y que iniciaron y consolidaron lo que actualmente es ya una realidad incuestionable, la presencia femenina en funciones de responsable de circulación ferroviaria. Aquí pretendemos hacer un breve (e incompleto, dadas las enormes dificultades en hallar datos fidedignos y documentados) repaso tanto sobre las condiciones laborales que enmarcaban el trabajo femenino en este campo ferroviario como de la historia de las mujeres que marcaron verdaderos hitos profesionales, en categorías hasta entonces completamente vedadas al personal femenino. No podemos, ni debemos, descartar en modo alguno que hayan existido otras mujeres, aparte de las aquí mencionadas, que hubiesen alcanzado tales categorías. La documentación al respecto es casi inexistente y muy difícil de contrastar.

### AGRADECIMIENTOS

Nuestras circunstancias personales no nos permiten llevar a cabo una investigación al uso, es decir, desplazándonos a los diversos archivos y lugares que puedan proporcionarnos información.

Por ello, ha sido fundamental para poder finalizar este trabajo, la colaboración de muchas personas y organismos, sin los cuáles hubiese sido del todo imposible reunir los datos necesarios.

Es de justicia hacer patente nuestro agradecimiento a Oscar Rivera Romero, quién nos proporcionó los primeros documentos que dieron origen a nuestro interés por este tema, y que siempre estuvo dispuesto a facilitarnos cualquier dato que estuviese a su alcance.

Y nuestro agradecimiento por su apoyo y colaboración a:

Ana Cabanes Martín	Museo Ferroviario de Madrid (FFE)
Josefa Amelia Pañeda Bobes	FEVE
Ana Julia Méndez González	FEVE
Amalia Durán Alonso	FEVE
Florentino González Palacio	FEVE
Ana María Ibáñez Fernández	FGV
M <sup>a</sup> del Carmen Martínez Latorre	FGV
M. <sup>a</sup> Dolores de Blas García	FGV
Ángel Ovejero Rodríguez	FGV
Margarita González Pérez	ADIF
Esther Cerrillo Lumbreras	ADIF
Omar Cabo Suárez	ADIF
Juan Manuel Marín Sierra	ADIF
Fermín Avellaneda Vázquez	ADIF
Noelia Bernal González	SCF ADIF
Agustín Ubieto Arteta	Universidad de Zaragoza
Javier Suso Sanmiguel	
Javier Fernández López	Director del Museo del Ferrocarril de Asturias
Juanjo Olaizola Elordi	Director del Museo Vasco del Ferrocarril
Asociación Murciana de Amigos del ferrocarril	AMAF
Ayuntamiento de Ayerbe	
Asociación Cultural Aragongen	
José Manuel Díaz Santín	FGC
Cristian Castro Álvarez	
Castrodigital	<a href="https://www.facebook.com/castrodigital.es/">https://www.facebook.com/castrodigital.es/</a>
Revista Vía Libre	

Además, debemos dar muy especialmente las gracias a Yolanda Reyero Medina y a Félix Gómez Mateos por permitirnos usar imágenes de su trabajo fotográfico “*Los últimos de FEVE*”, verdadera joya que recoge a todo el personal que desempeñaba su trabajo en las líneas asturianas de FEVE entre 2009 y 2014.



## 1.- LA MUJER EN EL FERROCARRIL

La aparición del ferrocarril como una realidad en la sociedad española, trajo consigo el surgimiento de toda una panoplia de nuevas profesiones relacionadas con el naciente medio de transporte que, aunque en distintos ámbitos del mismo, todos tenían un requisito común: la necesidad ineludible de saber leer y escribir para poder desempeñar sus funciones. Éste requisito, en la segunda mitad del siglo XIX en un país como España, suponía que, más allá de las concepciones sociales vigentes entonces sobre las actividades laborales que podían desempeñar las mujeres, la población femenina española difícilmente podía aspirar a ocupar un puesto laboral en el ferrocarril, dado que, alrededor de 1860, el analfabetismo femenino en España alcanzaba tasas del 85%.

Por si ello fuera poco, la mentalidad de la época no facilitaba, en modo alguno, el que una mujer ocupase puestos de responsabilidad, por mínima que ésta fuese, en cualquier sector. A modo de ejemplo, podemos citar este párrafo, publicado en el “Diccionario razonado legislativo y práctico de los Ferro-carriles españoles” [2] bajo la entrada de “Telegrafo” se puede leer:

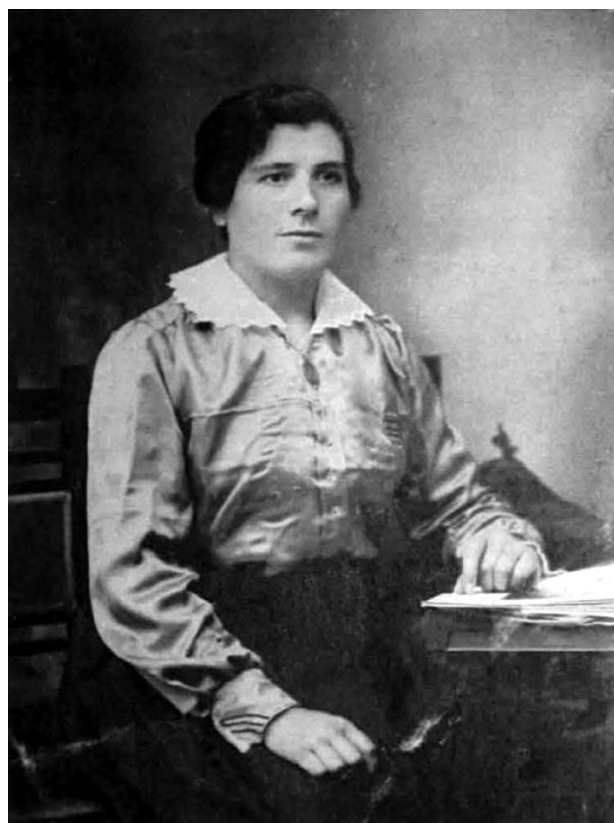
*“ ... y es preciso que cada uno de estos empleados pueda hacer uso del mecanismo sin necesidad de un estudio muy largo, razón por la cuál se ha adoptado el sistema de Mr. Breguet, que puede ser manejado sin dificultad hasta por mujeres”.*

*La Encargada de Estación de Erentxun **Eufemia Barrios Huidobro**. Foto colección Ceferino González Barrios. Cortesía de Javier Suso Sanmiguel*

Obviamente, con esa mentalidad poco más se puede decir.

Así, las mujeres en el ferrocarril empezaron ocupando fundamentalmente puestos como los de guardabarreras en pasos a nivel, para los que las empresas consideraban que no se necesitaba ningún esfuerzo intelectual ni físico, sólo una mínima dedicación entre las tareas que desarrollaba en su hogar, ya que se propiciaba que estos empleos fuesen ocupados por esposas de obreros de las brigadas de vía y obras, generalmente ocupando vivienda del ferrocarril en el propio paso a nivel.

Posteriormente irían incorporándose mujeres a otro tipo de labores del ferrocarril, como serían limpiadoras, expendedoras de billetes, maestras, costureras, enfermeras, administrativas... Pero, curiosamente, no hallamos mención alguna a su ocupación en labores de control de la circulación ferroviaria, ni en esos primeros tiempos ni hasta mucho más tarde.



## **2.- LA MUJER Y LA NORMATIVA LABORAL FERROVIARIA**

En el siglo XIX, en España no existía prácticamente legislación laboral alguna hasta la aparición de la Ley Benot de 1873, en la que se trataba de proteger el trabajo de niños y mujeres. Posteriormente, una ley de 3 de marzo de 1900 prohibía el trabajo dominical de niños y mujeres, lo que se ratificó en la ley de Descanso Dominical de 3 de enero de 1904. Finalmente, tanto por una ley de 11 de julio de 1912 como por sendos Reales Decretos Ley de 8 de junio de 1925 y de 15 de agosto de 1927 se prohibía el trabajo dominical y nocturno de las mujeres. Todas estas medidas, que consideraban a las mujeres como menores de edad permanentes, a efectos de la legislación civil, no hacían sino dificultar el acceso femenino a empleos en sectores como el del control de la circulación ferroviaria, donde era habitual el trabajo nocturno y en jornadas de 12 o más horas continuadas, casi con una permanente permanencia a disposición del servicio ferroviario.

Como ejemplo ilustrativo de las jornadas del personal de circulación, si bien un Real Decreto de 3 de abril de 1919 impuso con carácter general la jornada máxima laboral de

ocho horas diarias o cuarenta y ocho semanales, una Real Orden de 29 de diciembre de 1919 dispuso que la jornada de ocho horas sería aplicable solo al personal de las estaciones importantes, mientras que el de las estaciones de mediano tráfico y tráfico reducido quedarían excluidas provisionalmente de tal medida. Más tarde, y por una Real Orden de 17 de octubre de 1921, se estableció que al personal de estaciones se le reconocería la jornada de ocho horas desde el 19 de octubre de 1921, si bien también se admitía como legal la jornada de 12 horas para dicho personal (curiosamente, medida que sigue en vigor actualmente, 103 años más tarde).

Con todos estos condicionantes legales, unidos al concepto social sobre el trabajo femenino preponderante en aquellos años, es fácil comprender que el acceso de mujeres a los puestos de responsables de la circulación ferroviaria era realmente complicado.

### 3.- PRIMERA REFERENCIA A UNA MUJER EN CIRCULACIÓN

Aunque estrictamente no puede decirse que su labor fuese de control de la circulación ferroviaria, creemos que es necesario hacer aquí mención a la que, con casi toda seguridad, fue la primera mujer que realizó funciones de telegrafista en el ferrocarril en España, categoría que, si bien no intervenía directamente en circulación, si tenía relación con ella.

Juanjo Olaizola Elordi [1] cuenta en su blog que entre 1883 y 1889, **Juana Somoza** ocupó el cargo de telegrafista en la estación de Lemona, perteneciente al Ferrocarril Central de Vizcaya. Dice Juanjo Olaizola que la

mencionada Juana Somoza era hija del jefe de estación de Lemona, quién la recomendó para el puesto al considerar que poseía las necesarias aptitudes para ello, al haberlas adquirido por observación directa del trabajo realizado por su padre en dicha estación.

Aunque, como ya dijimos, en esos años el telegrafista no tenía como misión el control de la circulación, que dependía del jefe de estación, sino la mera transmisión y recepción de los telegramas (tanto de servicio como privados), creemos interesante incluir aquí a Juana Somoza como la primera mujer telegrafista en los ferrocarriles españoles.

- BAJA -

F.C. CARRIL CENTRAL DE VIZCAYA de Bilbao á Durango. MOD. 102. EXPLOTACION MOVIMIENTO

HOJA MATRICULA NUM. 51

Nombre y apellido *D<sup>a</sup> Juana Somoza*  
 Nació en *Areta* provincia de *Alava* el *26 Enero de 1862*  
 Estado *soltera*  
 Profesion anterior *Sus Saberes*  
 Servicios militares *Ninguno*  
 Persona que le recomienda *D. Manuel Somoza*  
 Fecha de la entrada en la Compañía *1<sup>o</sup> Enero de 1883*  
 en calidad de *Telegrafista en Lemona sueldo 360 P<sup>tas</sup>*

MUTACIONES SUCEASIVAS.						
Día.	Mes.	Año.	EMPLEOS.	RESIDENCIA.	Sueldo.	OBSERVACIONES.
1 <sup>o</sup>	Enero	1883	Telegrafista	Lemona	360	
5	Septiembre	"	"	"	300	
1 <sup>o</sup>	Julio	1884	"	"	625	Oficio n.º 297 de P. de
1 <sup>o</sup>	Abril	1885	"	"	750	Of. n.º 353 de P. de
Presentó su dimisión con fecha 2 de Marzo de 1886 y le fue aceptada con fecha 5 del mismo mes.						
15	Julio	1887	Telegrafista	Lemona	500	Recomendado de la D <sup>a</sup>
1 <sup>o</sup>	Marzo	1888	"	"	650	Of. n.º 633 de P. de
11	Julio	1888	"	"	650	Of. n.º 11 de la D <sup>a</sup>
1	Noviembre	1889	prestita la dimisión que le fue aceptada.			

Hoja de matrícula de Juana Somoza. Cortesía de Juanjo Olaizola Elordi.

#### 4.- LAS DIVISIONES DE FERROCARRILES

La aparición del ferrocarril en España, y la necesidad de controlar e inspeccionar a las empresas ferroviarias que iban surgiendo, hacía necesaria la creación de organismos específicos destinados a tal fin, por lo que, por una Real Orden de 11 de marzo de 1857, se crearon las Divisiones de Ferrocarriles, encargadas de la inspección facultativa de las distintas líneas existentes y de las que en el futuro se fuesen creando. Cada división estaba a cargo de un ingeniero jefe y, originalmente, se crearon seis (Madrid, Norte, Sevilla, Valencia, Barcelona y León), aunque en años sucesivos se fueron modificando tanto su número como sus sedes, en función del desarrollo de la red ferroviaria y de las distintas necesidades que iban surgiendo.

Aunque, en un principio, la misión de estas Divisiones se debía limitar a la mera inspección de las líneas a cada una adscritas, pronto los acontecimientos les llevaron a cumplir otra misión.

Por una Ley de 9 de junio de 1882 se había concedido la construcción de un ferrocarril de vía estrecha desde Durango a Vitoria y Estella. En 1887, la compañía The Anglo-Vasco-Navarro Railway Company Limited dió comienzo a las obras de dicha línea, consiguiendo finalizar el tramo Vitoria-Salinas, que fue inaugurado el 17 de febrero de 1889. La explotación de dicho tramo continuó en manos de la compañía inglesa hasta el 3 de mayo de 1897, día en el que el personal del ferrocarril se negó a continuar prestando servicio debido a los impagos de sus salarios. Ante tal circunstancia, se suspendió la explotación y el día 3 de mayo, la Primera División de Ferrocarriles, a cuya jurisdicción pertenecía la línea, se incautó provisionalmente de la línea. El Estado convocó nuevamente licitación pública para la continuación de la explotación y la construcción del tramo restante, pero ante el fracaso de tales procedimientos, se optó por la incautación definitiva de la línea por parte del Estado en 1903, encargando de su explotación a la Primera División de Ferrocarriles, con sede en Madrid.

Para poder entender un poco mejor todo el proceso posterior, hemos de hacer un pequeño inciso.

El profesor de la universidad de Castilla La Mancha Francisco de los Cobos Arteaga [3] expone que los gerentes de la línea de ancho métrico francesa de Valmondois a Epiais-Rhus, a finales del siglo XIX, contrataban únicamente mujeres como jefas de estación para su ferrocarril. Más aún, también nos cuenta que en el segundo Congreso Internacional de Ferrocarriles, celebrado en Milán en 1887, se constituyó una mesa de trabajo denominada "Organización, reclutamiento y formación del personal (empleados y obreros). Empleo de Mujeres", en la cuál los señores León Say y Gastón Griolet, miembros ambos del Comité de París de MZA, mencionaron que las mujeres podían ser empleadas "con ventajas en la mayoría de los servicios" y citaban específicamente, entre otros empleos, "*en la gestión de las estaciones pequeñas*".

Es en esta circunstancia histórica cuando la Primera División de Ferrocarriles tomará una decisión que marcará un hito en el empleo femenino en el ferrocarril.

La situación de la línea entre Vitoria y Salinas era tan calamitosa que debía ser sumamente difícil hasta encontrar personas que quisiesen trabajar en la misma. En 1909 la línea, de 19 kilómetros de longitud, tenía 40 empleados y 7 estaciones: Vitoria, Durama, Retama, Urbina, Villarreal, Landa y Salinas, existiendo Jefe de Estación en Vitoria, Salinas y Urbina. En aquel año era Ingeniero Director de la línea Vitoria- Salinas el Ingeniero Segundo Jefe de la Primera División de Ferrocarriles, Felipe Gutiérrez y Gómez, siendo Ingeniero Director de la Primera División de Ferrocarriles Antonio Jaquineto. Ambos ingenieros, o al menos alguno de ellos, podrían estar al tanto de las conclusiones antedichas sobre el trabajo femenino expuestas en los Congresos Internacionales de Ferrocarriles, por lo que, ante las dificultades de encontrar personal, se decidieron a contratar a una mujer para ponerla

al frente de una estación, dirigiendo la circulación ferroviaria. Así pues, el 1 de noviembre de 1909 causó alta como empleada de la línea Vitoria-Salinas, explotada por la Primera División de Ferrocarriles, **Teresa López González**, de 17 años recién cumplidos, convirtiéndose en la primera mujer de la que tenemos constancia documental que desempeñó funciones de responsable de circulación en un ferrocarril español. La categoría que se le asignó fue la de encargada de estación, para, de esta manera, poder pagarle un sueldo inferior al que se abonaba a los hombres que desempeñaban las categorías de Factor Autorizado o Jefe de Estación, con funciones similares pero con emolumentos muy superiores. No sabemos a que estación fue destinada Teresa López, aunque suponemos que sería a alguna de aquellas en las que no existía Jefe de Estación, es decir, Durama, Retama, Villarreal ó Landa.

La experiencia, aunque imaginamos que suscitaría abundantes reticencias, debió resultar positiva, ya que el 1 de agosto de 1918 causa alta una nueva Encargada de Estación,

**Feliciana Eguren Municha** y el 10 de noviembre de 1918, otra mujer que ya trabajaba en el mismo ferrocarril desde 1914, **Catalina Galdós Bengoa**, recibe su nombramiento como nueva Encargada de Estación. De esta última sabemos que, al menos, prestó servicio en las estaciones de Urbina y Otazu a lo largo de su carrera profesional. Tampoco debemos descartar, en modo alguno, que existiesen otras mujeres desempeñando las mismas funciones.

La situación de los ferrocarriles en España hacía necesario que el Estado se fuese haciendo cargo paulatinamente de la explotación de aquellas líneas que eran abandonadas por sus concesionarios originales, bien por explotación directa o bien a través de convenios con otras empresas. De todas maneras, pronto se comprobó que el utilizar las Divisiones de Ferrocarriles no era el procedimiento más adecuado, por lo que se decidió crear un organismo independiente que tuviese como misión la explotación directa de todas aquellas líneas de ferrocarril de las cuáles el Estado se viese impelido a acometer.



*Encargada de Estación de Baños de Mula, **Lucía Martínez Noguera**. Cortesía de la Asociación Murciana de Amigos del Ferrocarril, (AMAF)*

## 5.- EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR EL ESTADO (EFE)

Un Real Decreto de 3 de julio de 1926 creó la Jefatura de Explotación de FFCC. Por el estado, dependiente de la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías y que sería la encargada de la explotación de las líneas del Estado que le fuesen encomendadas.

En el momento de su creación, esta Jefatura se hizo cargo de las siguientes líneas:

- Ávila a Salamanca, ancho ibérico
- Betanzos a El Ferrol, ancho ibérico
- Puebla de Híjar a Alcañiz, ancho ibérico
- Lérida a Balaguer, ancho ibérico
- Ripoll a Puigcerdá, ancho ibérico
- Vasco-Navarro, ancho métrico
- Castro Urdiales a Traslaviña, ancho métrico

Todas estas líneas sumaban un total de 419 kilómetros, siendo 165 de ancho métrico.

El nuevo organismo rector siguió con la política instaurada por las Divisiones de Ferrocarriles de contratar mujeres como responsables de circulación y durante el tiempo de su existencia, entre 1926 y 1965, se contabilizaron al menos 41 mujeres contratadas como Encargadas de Circulación.

Si bien, en un principio, parece ser que su empleo se limitaba al ámbito del ferrocarril Vasco-Navarro, con el paso del tiempo su presencia pasó a ser habitual en el resto de líneas explotadas por E.F.E. Nada sabemos de cuál era el proceso para el acceso a estos puestos en los primeros años, aunque sí parece que era habitual su ofrecimiento a esposas de obreros de Vía y Obras, si bien existe constancia documental de que en 1940 se ofertaron 12 plazas de Encargada de Estación para mujeres de nuevo ingreso.

Aunque se ha comentado que a estas mujeres se les daba la categoría de Encargada de Estación por la confianza que en su labor y seriedad en el trabajo tenían los ingenieros directores del ferrocarril, creemos que la realidad es mucho más prosaica. En 1935, una Encargada de Estación tenía asignado un sueldo

de 1.095 pts, mientras que las categorías más bajas del escalafón del servicio de estaciones, es decir, Mozos de Estación, Guardas y Mozos de Almacén (todas ellas categorías desempeñadas por personal masculino) tenían un sueldo de 1.895 pts. Es decir, personal sin responsabilidad alguna en la circulación de trenes, pero hombres, cobraban un 73% más que personal con total responsabilidad en la circulación de trenes, pero mujeres. Un Factor Autorizado, con la misma responsabilidad e idénticas funciones que una Encargada de Estación, disponía de un sueldo de 2.760 pts, un 152% más por ser hombre. Tan solo las Limpiadoras y las Guardesas (también mujeres, obviamente) cobraban menos que las Encargadas de Estación. Creemos que aquí radicaba el motivo de la contratación de mujeres en puestos de circulación en aquellos tiempos: única y exclusivamente porque se las pagaba muchísimo menos que a los hombres por el mismo trabajo.

En las circulares de EFE se recogen también premios concedidos a estas mujeres, como la actuación de **Eufemia Barrios Huidobro** en un accidente ocurrido en Erentxun el 27 de noviembre de 1941, por la que fue gratificada con 1.000 pts. O el reconocimiento de Acto Laudatorio a **Cristina de Castro de la Peña**, por entregar al Jefe de Estación una cartera con 175 pts en su interior que se había encontrado durante el servicio.

De todas estas mujeres, en una de ellas concurrió una circunstancia un tanto especial. En 1933 se inauguró la línea de Murcia a Caravaca, de ancho ibérico, construida directamente por el Estado y que, consecuentemente, pasó a ser explotada por E.F.E. Ésta, en consonancia con lo que era ya habitual en sus líneas, contrató a una Encargada de Estación, **Lucía Martínez Noguera**, que fue destinada al Apeadero con Circulación de Baños de Mula. Cuando, en 1941, se crea la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), todas las líneas de ancho ibérico pasan a ser explotadas por ella, incluida la de Murcia-Caravaca, por lo que Lucía

Martínez Noguera pasa a integrarse también en RENFE, si bien con la categoría de “Factora”, pero no de circulación, ya que, suponemos, que el hecho de que una mujer fuese Factora de circulación en la recién creada RENFE no debía estar nada bien visto. Por los testimonios aportados por miembros de AMAF, parece ser que Lucía Martínez Noguera desarrolló toda su vida profesional en Baños de Mula, aunque no sabemos sí, a pesar de su categoría de Factora, desempeñando labores de circulación.

A pesar de que figuraban en los escalafones de E.F.E. con su categoría y antigüedad, a estas mujeres les estaba vedada totalmente la posibilidad de ascender a otras categorías de circulación, tales como eran las de Factor Autorizado ó Jefe de Estación. En una Reglamentación de Personal publicada en 1935, en la que se explicitaban los requisitos de antigüedad en la categoría para acceder a otra superior, en el apartado dedicado al servicio de Movimiento se citan tales requisitos para todas las categorías, desde Guardagujas hasta Inspector, pero se omite totalmente la de Encargada de Estación, en una clara evidencia de que era impensable que una mujer alcanzase categorías superiores a la mencionada.

La situación de discriminación era tan normalizada, que en la “Reglamentación Nacional de Trabajo en las Compañías Concesionarias de Ferrocarriles de Uso Público”, de 1946, en la tabla en la cuál se establecen los sueldos base anuales de las distintas categorías, se refleja lo siguiente:

#### Encargado de Apeadero

Masculino.....	4.550 pts
Femenino.....	4.225 pts.

Es decir, ya siendo llamativo lo de “Encargado de Apeadero Femenino” por su evidente incoherencia, se daba forma legal a la discriminación de una mujer frente a un hombre, no ya que realizasen el mismo trabajo, sino con la misma categoría laboral, dentro de la cuál la cuantía del sueldo la determinaba el sexo de quien la detentaba. En este caso, hasta un mozo

de estación cobraba más (4.400 pesetas anuales) que una mujer que desempeñase las funciones de Encargada de Apeadero (aunque varía la denominación, es la misma categoría que Encargada de Estación). Pero, claro, esta discriminación no contaba a la hora de llevar a cabo el trabajo. Por ejemplo, esta misma reglamentación, en su artículo 67 establecía lo siguiente con respecto al descanso dominical:

*“En todo caso, queda prohibido el trabajo en domingo de los menores de dieciséis años y de las mujeres, con excepción de las Encargadas de Apeadero, expendedoras y receptoras de billetes, telefonistas, guardesas y obreras de limpieza y limpiadoras”*

Así que queda claro que la discriminación sólo se refería al sueldo; a la hora de trabajar un domingo, eran iguales que los hombres.

Esta reglamentación definía la categoría de Encargado de Apeadero como *“aquellos agentes que ejercen funciones de mando en apeaderos de sencilla explotación y cómodo servicio”*.

El artículo 87 de la citada Reglamentación, daba otra gran alegría a las mujeres que trabajaban en el ferrocarril, fuese cuál fuese su categoría: si se casaban debían coger una excedencia forzosa, a cambio de una “dote” equivalente a tantas mensualidades como años de servicio hubiesen prestado. Eso sí, si su marido fallecía o sufría algún tipo de dolencia que le impidiese trabajar y la mujer debía constituirse en “cabeza de familia”, podría solicitar el reingreso. Y el mismo artículo finalizaba con la siguiente sentencia:

*“No se admitirán en adelante las mujeres casadas, a no ser que se hubiesen constituido en cabeza de familia, con la única excepción de las guardesas”*

Esto último es relevante, porque sabemos que muchas, si no la mayoría, de las mujeres que desempeñaron en E.F.E. la categoría de Encargada de Estación, estaban

casadas, sin que se viesen por ello impelidas a dejar su trabajo. Si bien muchas de ellas lo estaban con agentes de E.F.E., suponemos que también las habría en el caso contrario, por lo que es evidente que a la empresa le convenía más el evidente ahorro económico que suponía el trabajo femenino que la estricta aplicación de la reglamentación laboral.

Tampoco E.F.E. permitía (al menos sobre el papel, otra cosa podría haber sido la realidad impelida por la necesidad) que las Encargadas de Estación prestasen sus servicios en cualquier estación, sino tan sólo en aquellas clasificadas como de 3ª categoría, "a regentar por Jefes de Estación de 3ª o Encargadas de Estación". En 1956, estas eran las estaciones de 3ª categoría de E.F.E.:

Línea Castro Urdiales-Traslaviña	Estaciones
<i>Ferrocarril de:</i> - <i>Castro Urdiales a Traslaviña</i>	Mioño, Otañes

Línea del Vasco Navarro	Estaciones
<i>Ferrocarriles de:</i> - <i>Vitoria a Micolalde</i> - <i>Vitoria a Estella</i>	Aberasturi, Acedo, Andollu, Durana, Erenchun, Gauna, Landa, Maestu, Marín, Murieta, Otazu, Retam, Salinas, Ullibarri-Jáuregui, Zubielqui, Zúñiga, Zubillaga

Línea de Onda al Grao de Castellón	Estaciones
<i>Ferrocarriles de:</i> - <i>Onda al Grao</i> - <i>Villarreal a Burriana</i>	Almazora, Bechi, Burriana norte, Castellón apeadero, Onda, Villarreal-apeadero, Villarreal estación

Línea de Madrid a Almorox	Estaciones
<i>Ferrocarril de:</i> - <i>Madrid a Almorox</i>	Alamín, Alberche, Alcorcón, Almorox, Campamento, Guadarrama, Métrida, Móstoles, Rincón, Villa del Prado, Villamanta

Línea Amorebieta-Guernica-Bermeo	Estaciones
<i>Ferrocarril de:</i> - <i>Amorebieta a Bermeo</i>	Amorebieta, Axpe, Múgica, Mundaca, Pedernales, San Cristóbal, Zugastieta

Línea de Valdepeñas a Puertollano	Estaciones
<i>Ferrocarril de:</i> - <i>Valdepeñas a Puertollano</i>	Aldea del Rey, Granátula, Miró, Montanchuelos

Línea Calahorra-Arnedillo	Estaciones
<i>Ferrocarril de:</i> - <i>Calahorra a Arnedillo</i>	Arnedillo, Autol, Calahorra-ciudad, Herce, Quel, Río Livillos

Línea de Manresa-Olván	Estaciones
<i>Ferrocarril de:</i> - <i>Manresa a Olván</i>	Balsareny, Sampedor, Vidal, Vilafruns apartadero

Línea Málaga-Fuengirola	Estaciones
<i>Ferrocarril de:</i> - <i>San Julián a Fuengirola</i>	Fuengirola



<b>Línea Buitrón-San Juan del Puerto</b>	<b>Estaciones</b>
<i>Ferrocarril de: - San Juan del Puerto a Minas de la Concepción</i>	Beas, Pallarés, Zalamea la Real

<b>Línea Linares-La Loma</b>	<b>Estaciones</b>
<i>Ferrocarril: - Eléctrico de La Loma</i>	Canena, Ibro, La Yedra, Rus, Tres Olivas

<b>Línea Carcagente-Denia</b>	<b>Estaciones</b>
<i>Ferrocarril de: - Carcagente a Denia</i>	Jaraco, Oliva, Valldigna, Vergel

<b>Línea Cartagena-Los Blancos</b>	<b>Estaciones</b>
<i>Ferrocarril de: - Cartagena a Los Blancos y prolongación</i>	La Unión Mercado, Los Blancos, Santa Lucía

Para que nos podamos hacer una idea de la discriminación salarial que seguían padeciendo estas mujeres, su categoría, la de Encargada de Estación, haciendo el mismo trabajo, en las mismas estaciones que un Jefe de Estación de 3ª, cobraba en 1954 un sueldo anual de 6.700 pesetas (sólo superior al de los Guardavías y Guardabarreras), mientras que el Jefe de Estación de 3ª cobraba 9.350 pesetas (casi un 40% superior).

En el “Reglamento de Uniformes del Personal” de EFE, de 1944, en su artículo 5º, y dentro del epígrafe “Personal de Movimiento”, se detalla el uniforme que deberían vestir las Encargadas de Estación (curiosamente, el mismo que telefonistas y taquilleras):

“Bata de sarga azul fina, con botones de uniforme, modelo número 1”.

Y éste era el citado modelo número 1:



Mientras que al resto del personal de circulación se le asignaba un uniforme completo, compuesto de americana y pantalón de paño azul marino, junto con un gabán de igual material para el invierno, además de la correspondiente gorra, a las encargadas de estación se las liquidaba con una simple bata, como si no tuviesen que trabajar a la intemperie ni en invierno. Por cierto, detalle llamativo es que a la Encargadas de Estación, a pesar de desempeñar labores de circulación, no se les incluía la gorra dentro de su uniforme (a diferencia de los hombres), lo cuál es algo inusual en agentes de circulación.

En el escalafón de 1957 (último en el que aparece), Teresa López González era la agente con mayor antigüedad de E.F.E. (48 años de servicio). En ese año cumplía 65, aunque ignoramos si su desaparición de la empresa se debió a jubilación o fallecimiento.

Entre 1909 y 1965, fecha de su desaparición legal como ente público, en E.F.E. prestaron servicio como Encargadas de Estación (E.E.) las siguientes mujeres que se enumeran en la tabla 1:

**Tabla 1.- Listado de encargadas de estación de E.F.E. (1909-1965).**

Nombre	Fecha categoría	Edad	Línea	Estación
Teresa López González	01/11/1909	17	Vasco Navarro	
Feliciano Eguren Municha	10/11/1918	25	Vasco Navarro	
Catalina Galdós Bengoa	01/01/1928	27	Vasco Navarro	
Eufemia Barro Huidobro	01/01/1928	36	Vasco Navarro	Erentxun
Inocencia Pérez González	01/01/1928	34		
Araceli Iglesias Encinas	01/01/1928	34		
María Leorza Ruiz	01/01/1928	26	Vasco Navarro	Ullibarri-Jáuregui
Mercedes Díaz Morales	01/01/1928	26	Vasco Navarro	Laminoria
Cándida Olejua Sáinz	01/01/1928	25	Vasco Navarro	
Leonisa Sáinz Arza	25/04/1928	28		
Dionisia Alda Martínez de Apellániz	26/11/1930	25		

Tabla 1.- Listado de encargadas de estación de E.F.E. (continuación I)

Nombre	Fecha categoría	Edad	Línea	Estación
Margarita Baena Nieto	20/07/1933	31		
Guadalupe Narcué Irujo	20/07/1933	29		
Lucía Martínez Noguera	1933		Murcia-Caravaca	Baños de Mula
Elvira Erostarbe Fernández	16/07/1934	21		
Josefa Álvarez Sos	01/07/1940	48		
Carmen Sebastiá Guardiola	01/07/1940	46		
Vicenta Rubert Ramos	01/07/1940	29		
Ascensión Fuentes Pérez	16/03/1941	23		
Cornelia Urcelay Altuna	16/03/1941	27		
Emilia Alonso Aguirre	16/03/1941	26		
Julia Ganuza González	16/03/1941	39	Vasco Navarro	Zubielqui
M <sup>a</sup> Mercedes Olejúa Sáinz	01/02/1946	26	Vasco Navarro	
M <sup>a</sup> Consuelo Martínez de Antoñana y Gómez de Segura	01/02/1946	19		
Isabel Marqués Pérez	01/02/1946	27		
Rosa Bartolomé López	01/02/1946	19		
Pilar Magaz González	01/02/1946	34	Castro-Traslaviña	Otañes
Felisa Erostarbe Fernández	01/03/1950	39		
M <sup>a</sup> Blanca Sáez de Navarrete	01/03/1950	36		
M <sup>a</sup> Vicenta Izurriaga Orbegozo	01/03/1950	30		
Providencia Bahi Perich	25/01/1951	34		
Casimira Velasco Rodríguez	16/03/1941	34		
Luisa Juárez González	18/05/1955	41		
Felisa Fernández de Gamarra Ruiz de Árbulo	18/05/1955	32		

Tabla 1.- Listado de encargadas de estación de E.F.E. (continuación II)

Nombre	Fecha categoría	Edad	Línea	Estación
Clara Crespo Iglesias	18/05/1955	28		
Isabel Solano Ruiz-Calero	18/05/1955	37		
Inés Cano Paz	18/05/1055	34		
Asunción Sáez García	18/05/1955	50		
Esther Suso Pérez	18/05/1955	35		
Carmen Rueda Botello	18/05/1955	32		
Cristina de Castro de La Peña (1)				
(1) Sabemos que estuvo en plantilla pero no disponemos de más datos sobre esta mujer.				

La presencia de estas mujeres en las estaciones no pasaba desapercibida para el público en general, dado lo excepcional de la misma. Así, el 28 de febrero de 1963, el periódico “El Correo Español-El Pueblo Vasco” publicaba una noticia con el siguiente titular:

*“Dieciocho mujeres, jefes de estación, hay en los ferrocarriles del Estado. Una de ellas es la de la estación de Otañes, en el ramal Traslaviña-Castro”*

El periodista veía mujeres en una estación dirigiendo la circulación y daba por supuesto que eran Jefas de Estación, como hacía todo el mundo. El artículo era una entrevista a Pilar Magaz González, Encargada de Estación de Otañes, en la línea Castro Urdiales a Traslaviña. En dicha entrevista le preguntan sobre las funciones que desempeñaba, siendo la respuesta:

*“...todas las correspondientes a un jefe de estación de tercera: circulación, taquilla, contabilidad, maniobras, almacenamiento y recogida de mercancías, etc...”*

A pesar de la fecha de la entrevista, Pilar Magaz no se cortaba en sus declaraciones:

*“...desempeño en Otañes las mismas funciones que cualquier jefe de estación de tercera, aunque cobro un sueldo bastante inferior al de un jefe de tercera varón”.*

El fino estilismo en lo laboral era una constante en aquellos años. En 1963 se dictó una resolución por la cuál se refundía la Reglamentación de Trabajo en la Explotación de Ferrocarriles por el Estado con la Reglamentación de Trabajo en los Ferrocarriles de Uso Público, lo que conllevaba el cambio de denominación de determinadas categorías. Para informar de tales cambios al personal afectado, E.F.E. distribuyó un comunicado de la Dirección General del Trabajo en el que se relacionaban las antiguas y nuevas denominaciones de las categorías afectadas. En la que nos ocupa traía lo siguiente:

Denominación actual:

Encargada de Estación ó Apeadero

Nueva denominación:

Encargado de Apeadero (Femenino)

Se recurría nuevamente a la incoherencia gramatical para discriminar a las

mujeres que ocupaban dicha categoría, ya que la Reglamentación seguía dando por hecho que era imposible que un hombre ocupase tal categoría laboral.

Esa nueva denominación de la categoría sería la que permanecería en uso hasta su desaparición en FEVE en 1983.

En 1965, E.F.E. es sustituida por la empresa de nueva creación Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), la cuál asume a todo su personal. Por edad, de las 41 Encargadas de Estación que prestaron servicio en E.F.E., 22 pudieron pasar a FEVE, aunque no hemos hallado constancia documental alguna de tal hecho.



Las Encargadas de Estación **Elvira Erostarbe** e **Isabel Solano** en la estación de Aberasturi fotografía de Ángel Izaguirre. Archivo Javier Suso Sanmiguel.

*Guardesa de la línea Plasencia a Astorga.*



## 6.- FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA (FEVE)

Como ya queda dicho, no sabemos cuantas mujeres llegaron a FEVE con la categoría de Encargadas de Apeadero, ni durante cuanto tiempo permanecieron en servicio.

Ni tan siquiera recurriendo a reglamentos de régimen interno o de uniformes podemos tener una certeza absoluta en este terreno. El Reglamento de Régimen Interior de 1970 sigue manteniendo la excepción del descanso dominical para las Encargadas de Apeadero, pero, sin embargo, el Reglamento de Uniformes del mismo año omite totalmente cualquier referencia a uniforme para Encargadas de Apeadero, señalando expresamente que:

*“Las expendedoras de billetes y telefonistas (personal femenino) llevarán bata de uniforme”*

Este reglamento sí especificaba que Encargado de Apeadero era “el agente que dirige y ejecuta funciones semejantes a las del Jefe de Estación en apeaderos de sencilla explotación”, y colocaba tal categoría en los niveles salariales 10 y 11 (de una escala en la que el nivel superior era el 1 y el inferior el 12), suponemos que dejando el 10 para los varones y el 11 para las mujeres.

La misma circunstancia se da en el Reglamento de Régimen Interior de 1973, en el que se sigue manteniendo la mencionada excepción del descanso dominical, sin que aparezca ninguna mención más. Sin embargo, este reglamento variaba la definición de la categoría de Encargado de Apeadero: “Es el que dirige y ejecuta funciones semejantes a las del Jefe de Estación en Apeaderos de sencilla explotación, en Apartaderos o en Cargaderos y que accidentalmente puede completar el servicio de los Jefes de Estación en horas no comerciales, en las que no se efectúen facturaciones ni se expendan billetes”. En este caso se especificaba que el nivel salarial correspondiente era único, el 10.

También es de notar que , a la hora de

definir las excedencias forzosas, ambos reglamentos de régimen interior sólo establecían, en lo referente a las mujeres, que deberían pedir excedencia forzosa si su marido, siendo agente de FEVE también, obtenía un traslado que a ellas les impediría seguir desempeñando sus funciones en la residencia asignada (daban por supuesto que la esposa debería seguir al marido en su traslado, obviamente).

Por tanto, aunque no hemos hallado ningún documento que lo respalde, creemos que en 1970 ya no quedaba en FEVE ninguna mujer desempeñando las funciones de Encargada de Apeadero (ni, por supuesto, de cualquier otra categoría relacionada con la circulación), circunstancia corroborada por diversos testimonios de antiguos ferroviarios de FEVE.

Habría que esperar a la llegada del nuevo régimen en España para que se registrase un cambio sustancial. Contrariamente a lo que creíamos, no hizo falta esperar a que la Constitución Española estuviese vigente para que la mentalidad empezase a cambiar en lo relativo a la presencia de mujeres en circulación, al menos en FEVE.

En 1978, siendo presidente de FEVE Javier Yagües y Martínez de Anagra, se convocan, mediante circular n.º 43 de Dirección (firmada por el entonces director Mariano Pascual) 30 plazas de Encargado de Apeadero, mediante concurso oposición libre, y entre las condiciones mínimas para poder aspirar a una de estas plazas, la primera era la siguiente:

**“Ser español, hembra ó varón”**

Aunque la redacción en sí no es muy afortunada, era la primera vez que se admitía en una convocatoria para plazas de circulación la igualdad de sexos.

El 30 de enero de 1979 se publicaba el Anexo 3 a la citada Circular mediante el cuál se hacían públicos los nombres de quienes habían aprobado la oposición y obtenido, por tanto, la

correspondiente plaza en FEVE, habiéndose ampliado las vacantes ofertadas a 67. Entre las personas aprobadas se encontraban las siguientes mujeres:

- *María del Carmen Muñiz Gutiérrez*
- *María del Carmen García Moslares*
- *Josefa Avelina Rodríguez Díaz*
- *María Jesús Serrano García*
- *Josefa Amelia Pañeda Bobes*
- *Ana Julia Méndez González*
- *María Teresa García Pola*
- *Isolina Gómez García*
- *María Isabel Rodríguez Rico*
- *María José García Ramos*
- *Dolores Fuentes Medrano*
- *María Concepción Nachón Tuya*
- *María Jesús García Fernández*
- *María Luz Pañeda Blanco*
- *María José Rodríguez Fernández*

Estas 15 mujeres fueron las primeras en realizar labores de circulación en la red estatal de vía estrecha en la época moderna, tan pioneras como lo fueron aquellas Encargadas de Estación del Vasco Navarro.

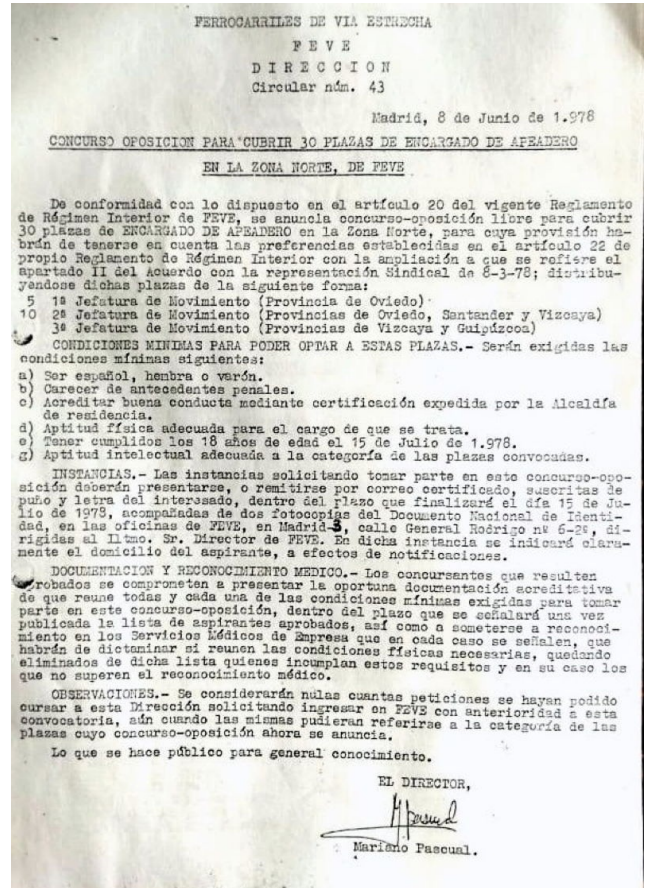
En esta ocasión, no existía discriminación salarial, ya que cobraban lo mismo que los hombres que tenían la misma categoría de Encargado de Apeadero. En principio, su destino debía ser alguna de las dependencias de FEVE clasificadas como "Apeaderos con Circulación", pero la realidad es que, en caso de necesidad, prestaban también sus servicios en dependencias clasificadas como "Estación".

A pesar de lo que nos pudiese parecer hoy en día, en 1978 aún continuaba vigente la idea de que ciertos trabajos no podían ser, normalmente, desempeñados por mujeres. Veamos el siguiente ejemplo. En 1978, a los voluntarios en prácticas de FEVE del Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles se les entregaban unos manuales de formación, de uno los cuáles procede la siguiente cita:

*"Los ferroviarios que pertenecen a los servicios de Vía y Obras, Material y Tracción y Movimiento, pueden seguir movilizados durante toda la guerra en su puesto civil. Los demás sólo*

*durante cierto tiempo, para que se sustituyan por reservistas de mayor edad e incluso por mujeres, en ciertos casos".*

Es decir, sólo en una circunstancia tan excepcional como sería una guerra, y sólo en ciertos casos, podría admitirse el trabajo de mujeres en sustitución de los hombres, y



*Circular convocando las primeras plazas de circulación en las que se admitían mujeres. Cortesía de Florentino González Palacio*

únicamente por la necesidad de contar con estos últimos para incorporarse al ejército.

En este contexto es cuando se produce la incorporación de las primeras mujeres en circulación en FEVE. No dudamos que tuvo que ser difícil.

Casi paralelamente a esta convocatoria, en las líneas catalanas explotadas por FEVE, concretamente en la de los antiguos Ferrocarriles de Cataluña y Ferrocarril de Sarriá a Barcelona (explotados por FEVE desde el 20 de junio de 1977) se convocaron plazas para Factor Autorizado, y será en esa coyuntura en la que entrará en escena otra pionera de la

circulación ferroviaria: **Anna Aresté Segura**. Había efectuado su ingreso en Ferrocarriles de Cataluña en 1974 como expendedora de billetes y en la negociación de un convenio en 1977 fue parte integrante de la parte obrera que luchó (y consiguió) que se eliminase la prohibición existente hasta entonces de que las mujeres no podían pasar del empleo de expendedoras de billetes en la rama de Movimiento. Esta prohibición debía de referirse a la reglamentación de Ferrocarriles de Cataluña, anterior a su integración en FEVE, ya que en la normativa de esta última no existía esa prohibición. Tampoco en el primer convenio colectivo de FEVE, de 1977, hemos encontrado referencia alguna al respecto. A raíz de conseguir que se eliminase dicha traba para las mujeres, Anna Aresté decidió presentarse a la convocatoria ya citada de plazas de Factor Autorizado (recordemos, 1977, a cargo de FEVE). Su decisión no fue nada bien recibida por quién entonces era el Jefe del Servicio de Movimiento de la línea, ya que, desde su punto de vista, una mujer no podía dar órdenes a los hombres, como ocurriría si Anna Aresté fuese nombrada Factora Autorizada. Su oposición llegaba a tal extremo que incluso le ofreció a Anna una plaza de secretaria en una oficina si renunciaba a su pretensión de presentarse al examen. También intentó presionar en su contra al profesor que impartía los cursos de formación. Como ambas iniciativas resultaron fracasadas, y como podía reglamentariamente dar puntos a los distintos aspirantes en función de que, según él, cada aspirante se acercase más o menos al perfil requerido para la plaza, dió puntos al resto de aspirantes varones a las plazas, dejando sin puntuación alguna a Anna Aresté. Ésta no se arredró en ningún momento, y sus esfuerzos y los contratiempos sufridos se vieron recompensados, ya que el 13 de marzo de 1979 se hizo pública la Orden de Servicio n.º 141 J en la que se relacionaban los agentes aprobados para la categoría de Factor Autorizado y entre los que Anna Aresté figuraba con el número 7.

Anna Aresté Segura fue, pues, la primera mujer que alcanzó la categoría laboral de Factora Autorizada en FEVE.

Aquí hemos de abrir un pequeño paréntesis. En 2022 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya publicó un documental [4] sobre Anna Aresté, del cuál hemos extraído los datos referidos a ella, y en el que se afirma que fue la primera “cap d’estació” tanto de FGC como del Estado Español desde 1979. Esta afirmación viene, asimismo, recogida en un par de recortes de prensa que podemos ver en el documental. Asimismo, FGC organizó los días 1 y 2 de octubre de 2021, en el monasterio de Montserrat, la primera jornada Anna Aresté para “empoderar a las mujeres e impulsar las políticas de igualdad de la empresa”. En la presentación de esta jornada se insiste en que, desde el 1 de abril de 1979, Anna Aresté fue la primera mujer en ser jefa de estación (curiosamente, en un documento presentando unas jornadas de igualdad de la mujer, se dice “jefe de estación” y no jefa de estación) no solo de FGC sino de todo el Estado Español.

Sin querer quitar ni un ápice del mérito



*Arriba, en el centro, la Encargada de Estación **Isabel Solano Ruiz-Calero**. Abajo a la derecha, la Encargada de Estación **Mª Leorza Ruiz**. Estación de Ullibarri-Jáuregui. Archivo familia Solano. Cortesía de Oscar Rivera Romero*

que tuvo Anna Aresté, creemos que es necesario puntualizar que no fue Jefa de Estación en 1979, sino Factora Autorizada. La categoría de Jefa de Estación la alcanzaría en 1982 al producirse la reunificación de todas las categorías de



responsables de circulación bajo la denominación de Jefe de Estación (Cap d'Estació). Tampoco era empleada de FGC en aquel año, sino de FEVE. Y en cuanto a ser la primera mujer Jefa de Estación de España, carecemos de datos fidedignos al respecto para poder afirmar o refutar tal hecho. Ahora bien, ni los tenemos nosotros ni los tienen quienes lo afirman rotundamente.

Lo que sí tenemos claro es que Anna Aresté fue la primera Factora Autorizada de FEVE y, casi con total seguridad, anterior en un año a las primeras mujeres Factoras de Circulación de RENFE.



**Anna Aresté Segura FGC.**

Posteriormente, en 1980, entrarían en FEVE otras cinco mujeres más en la misma categoría, para seguir registrándose incorporaciones, especialmente a partir de finales de los años 90 (a partir de 1983 ya en la categoría de Factora de Circulación de Entrada) aunque su número nunca alcanzó ni tan siquiera al 12% del total de la plantilla de agentes de circulación de FEVE.

En lo relativo a la categoría de Jefa de Estación, hubo que esperar hasta 1984 para ver a una mujer ocupando dicha categoría en FEVE.

**GTF (02-2024)**

Ana María Ibáñez Fernández, ingresada en FEVE en 1980 como Expendedora de Billetes, alcanzó la categoría de Jefa de Estación en la estación de Moncada, Valencia (por aquél entonces Zona Sur de FEVE), según el anexo n.º 3 de la circular de personal n.º 893, de fecha 12 de diciembre de 1984. Recibiría su nombramiento como tal el 14 de enero de 1985, convirtiéndose así en la primera mujer Jefa de Estación de los ferrocarriles de vía estrecha explotados por el Estado, tanto de EFE como de FEVE. En 1986 otra mujer, Josefa Amelia Pañeda Bobes (perteneciente a la ya citada primera promoción de mujeres en categorías de circulación de 1978), alcanzaría también la categoría de Jefa de Estación, en este caso en El Entrego, Asturias, en la Zona Norte de FEVE. Dado que ese mismo año las líneas de Valencia dejaron de pertenecer a FEVE para integrarse en los Ferrocarrils de la Generalitat de Valencia (FGV), Josefa Amelia pasó a ser la única Jefa de Estación en activo de FEVE durante diez años, hasta que, en 1996, otra mujer, Amalia Durán Alonso, alcanzó dicha categoría, en Carbayín, Asturias. Finalmente, en 2006, otra mujer consiguió la categoría de Jefa de Estación, esta vez en Cantabria, siendo en este caso la última mujer en alcanzar esa categoría. Durante toda la existencia de FEVE como empresa (1965 – 2012) tan sólo cuatro mujeres desempeñaron la categoría de Jefa de Estación, si bien nunca llegaron a ejercer las cuatro simultáneamente.

En FEVE ninguna mujer desempeñó la categoría de Inspectora de Movimiento a lo largo de su existencia.

A continuación, resumimos numéricamente la presencia femenina en puestos relacionados con la circulación en FEVE, diferenciando por categorías entre Jefa de Estación y Factor de Circulación. Esta última categoría engloba a las siguientes:

- Encargado de Apeadero
- Factor Autorizado
- Factor de Circulación de Entrada
- Factor de Circulación de Segunda
- Factor de Circulación de Primera

Los datos referidos al período entre 1979 y 1987 son estimados a partir de nuestras investigaciones, ya que no se ha podido consultar los escalafones de personal correspondientes a dichos años. Antes de 1979 se carece de datos documentados sobre la

presencia de mujeres en circulación.

Entre 1988 y 2011 solo figuran los años de los que se han podido consultar los escalafones respectivos, siendo 2011 el último año del que se publicó escalafón de personal.

**Tabla 2.- Porcentaje de mujeres en los puestos reseñados.**

AÑO	J. E.	Mujeres	% Mujeres	F. C.	Mujeres	% Mujeres
1979	-				15	
1980	-				20	
1981	-				16	
1982	-				17	
1983	-				17	
1984	-				19	
1985	-	1			18	
1986	-	2			16	
1987	-	1			13	
1988	105	1	0,95	388	13	3,84
1989	87	1	1,14	336	13	3,86
1990	86	1	1,16	338	13	3,84
1991	83	1	1,2	331	13	3,92
1992	81	1	1,23	327	13	4,52
1994	53	1	1,88	287	12	4,18
1996	84	2	2,38	240	10	4,16
1997	82	2	2,43	252	9	3,57
1998	83	2	2,4	251	8	3,18
1999	87	2	2,29	255	9	3,52
2006	76	2	2,63	286	21	7,34
2007	74	2	2,7	289	25	8,65
2008	67	2	2,98	295	30	10,16
2009	60	2	3,33	283	30	10,6
2011	61	2	3,27	285	33	11,57

Nota: (J. E.) Jefe de estación, (F. C.) Factor de Circulación.

Como resúmen, podemos apuntar que en la plantilla de FEVE (a 1 de enero de 2012, año de su desaparición como empresa) había un total de 346 agentes de circulación, de los cuáles 35 eran mujeres, es decir, el 10,11%. Por categorías la distribución era la siguiente:

- Jefes de Estación: 61 agentes, 2 mujeres ( 3,27%)
- Factores de Circulación de 1ª: 235 agentes, 13 mujeres (5,53%)

- Factores de Circulación de 2ª: 41 agentes, 17 mujeres (41,46 %)

- Factores de Circulación de entrada: 9 agentes, 3 mujeres (33,3%)

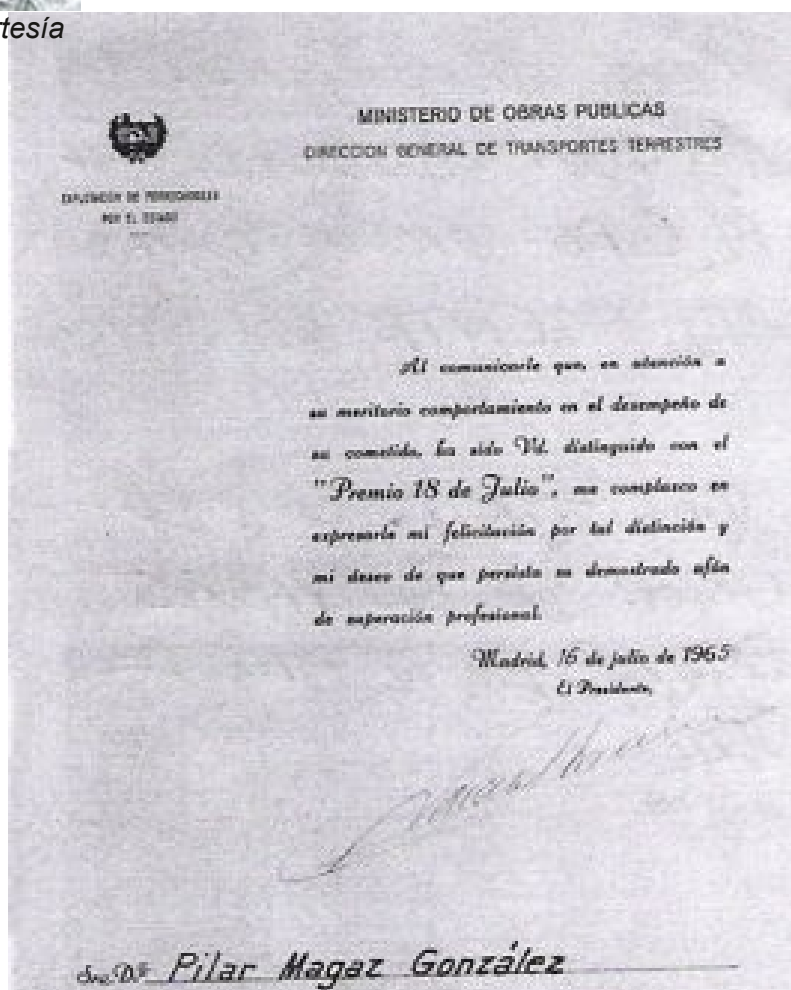
De la categoría de Factor de Circulación de Entrada a Factor de Circulación de 2ª y Factor de Circulación de 1ª se ascendía por tiempo de permanencia en el cargo.



*Integrantes de la promoción de Encargadas y Encargados de Apeadero de 1979. Cortesía Florentino González Palacio.*



**Pilar Magaz** en la estación de Otañes. Cortesía de Castrodigital.



Carta de concesión del premio "18 DE JULIO" a **Pilar Magaz**. Cortesía de Castrodigital

## 7.- TESTIMONIOS DE FERROVIARIAS

Pero, aparte de las frías estadísticas, creemos necesario contar con los testimonios de alguna de aquellas mujeres de FEVE que marcaron los hitos hasta aquí descrito. Gracias a su colaboración, transcribimos, a continuación, lo que nos han contado sobre su trayectoria profesional.

### 7.1.- ANA MARÍA IBÁÑEZ FERNÁNDEZ



*Cortesía Ángel Ovejero Rodríguez.*

Ingresó en FEVE el 1 de julio de 1980, en los Ferrocarriles de Valencia, con 20 años, con la categoría de Expendedora de billetes. El 1 de junio de 1982 recibió el nombramiento de Encargada de Apeadero, con residencia en Rocafort. El 1 de junio de 1983 fue nombrada Factora de Circulación, con residencia en Valencia Puente Madera. El 14 de enero de 1985 recibió su nombramiento como Jefa de Estación, con residencia en Moncada.

Actualmente es Jefa de la Unidad de Tranvía de Metrovalencia.

#### ***Su testimonio***

“En 1982 fui la primera mujer de los Ferrocarriles de Valencia (FEVE) en acceder a un puesto con intervención en la circulación. Supuso una novedad ya que hasta entonces en el área de Transportes sólo había mujeres Expendedoras de Billetes y, lógicamente, surgieron comentarios de todo tipo, favorables y desfavorables.

En líneas general, y por lo que respecta a

mi experiencia particular, he de decir que no he sentido discriminación para parte de los compañeros, salvo algunos casos muy excepcionales, pero sí cierto “paternalismo” en el trato, intentando facilitarte las cosas o protegerte, algo que no harían con un hombre, por lo que al fin y al cabo es un trato diferente por tu condición de mujer.

Como dato curioso, durante el primer mes de Encargada de Apeadero, mi uniforme era el guardapolvo que entregaban a las Expendedoras, ya que no tenían uniforme de mujer y hube de esperar a que lo confeccionaran, de manera que se producía una imagen inusual, con mis pantalones vaqueros y el guardapolvo de servicio en la estación dando la salida a los trenes.

Con el público en general también había situaciones graciosas, se extrañaban de ver a una mujer y, por ejemplo, me preguntaban si era la hija del señor Pepe, el agente que trabajaba en el otro turno, como si se tratara de que mi padre me dejaba “jugar con los trenes”. No concebían que una mujer desempeñara ese trabajo en el que hasta entonces solo habían visto a hombre.

En cuanto a la problemática del acondicionamiento de las instalaciones, aseos, taquillas.... Hacía años que no se invertía en FEVE y la situación era de bastante deterioro en la mayoría de las estaciones y por supuesto no había nada acondicionado para mujeres, había que arreglarse con lo que existía y compartir con el resto de trabajadores.

Aunque fui la primera, no tardaron en llegar otras compañeras, tanto en circulación como en tracción, que contribuyeron a ir rompiendo barreras, abriendo camino para las que venían detrás, de manera que podemos sentirnos orgullosas de ello, de haber puesto nuestro granito de arena para conseguir el escenario actual, con la incorporación de mujeres en prácticamente todos los puestos de la empresa.”

**7.2.- M<sup>a</sup> DEL CARMEN MARTÍNEZ LATORRE**

*Cortesía Ángel Ovejero Rodríguez.*

Ingresó en FEVE como Expendedora de Billetes el 1 de julio de 1980, a la edad de 18 años, siendo la persona más joven de la empresa. El 9 de abril de 1984 recibió el nombramiento de Factora de Circulación de Entrada, con residencia en Godella. Desde 2011 hasta la actualidad desempeña su trabajo como

**7.3.- M<sup>a</sup> DOLORES DE BLAS GARCÍA**

Ingresó en FEVE el 1 de julio de 1980, como Expendedora de Billetes, en los Ferrocarriles de Valencia, a la edad de 21 años. El 9 de abril de 1984 recibió el nombramiento de Factora de Circulación de Entrada, con residencia en Heras, Cantabria. Consiguió el traslado a Valencia y estuvo como Jefa de Circulación en Rafelbuñol. En 2011, tras una gran reconversión de FGV en la que dejaron de estar servidas la gran mayoría de estaciones, pasó a realizar labores de Atención al Cliente.

***Su testimonio***

Jefa de Circulación en Seminario, única estación de FGV (junto con Valencia Sud) que trabaja durante toda la jornada en Mando Local

***Su testimonio***

“En 1984 fui la segunda mujer de los Ferrocarriles de Valencia (FEVE) en acceder a un puesto con intervención en circulación. En aquellos momentos no era normal ver a una mujer desempeñando una tarea que tradicionalmente era realizada por hombres, ni por los compañeros ni por el público en general.

El trato por parte de los compañeros fue muy correcto desde el principio, en ningún caso discriminatorio. Sí se notaba cierto paternalismo, sobre todo por parte de la jefatura y los compañeros más mayores.

En aquella época, las instalaciones y trenes de Ferrocarriles de Valencia estaban bastante deterioradas y por supuesto no había nada acondicionado para las mujeres, todo era compartido con el resto de compañeros. Aún se tardarían varios años en normalizar esa situación.

En cualquier caso, no sé si por la añoranza de la edad o por qué otro motivo, pero el caso es que tengo unos recuerdos muy bonitos de aquella época.”

“La integración fue normalizada desde el primer día que entramos en esta empresa, incluso antes de pertenecer a circulación, aunque era una empresa mayoritariamente de hombres.

A veces tenía la sensación de que era un poco paternalista, sobre todo por parte de la jefatura, pero sin malas intenciones.

Como anécdota, cuando yo cogí mi primer destino en circulación, tenía que quedarme a dormir en la estación porque no tenía coche, y el Inspector de Movimiento me acompañó, mejor dicho, me llevó por el pueblo para conseguirme una habitación. Lo hizo con la

intención de que yo me sintiera cómoda, seguramente, si yo hubiera sido un hombre no lo

habría hecho. Al menos yo tenía esa sensación.”

#### 7.4.- ANA JULIA MÉNDEZ GONZÁLEZ



Foto de Yolanda Reyero Medina y Félix Gómez Mateos. “Los últimos de FEVE”

Ana Julia fue una de las integrantes de la primera promoción de Encargadas de apeadero de FEVE de 1979, puesto al que accedió con 24 años. Posteriormente ascendería a Factora en 1982 (en aquel entonces era categoría superior a la de Encargada de Apeadero), en la cuál

permanecería hasta su jubilación en 2020, ya en RENFE.

##### **Su testimonio**

Su primer destino fue en la estación de Puente Almuhey, en la provincia de León y nos cuenta sobre aquellos años que, si bien no tuvo ningún problema ni con compañeros ni con jefes, si que veía a los viajeros muy sorprendidos de encontrarse con una mujer dirigiendo una estación.

Como no había uniformes, tenían que acudir a un sastre de Unquera, siendo los primeros que les dieron trajes de mahón, para posteriormente suministrarles ya falda y zapatos de tacón, indumentaria nada adecuada para desarrollar el trabajo de circulación en aquellos años.

#### 7.5.- MARÍA JESÚS SERRANO GARCÍA



En el número 199 de la Revista Vía Libre, correspondiente a agosto de 1980, se publicaba una entrevista con María Jesús Serrano García, otra de las integrantes de la primera promoción de Encargadas de Apeadero de FEVE. La noticia en sí debió de ser muy llamativa, ya que mereció esta entrevista de Vía Libre que reproducimos por su interés. Agradecer a la revista Vía Libre su deferencia al permitirnos la reproducción tanto de textos como de fotos.

##### **Su testimonio**

*Destinada por FEVE en Perlora (Asturias) M<sup>a</sup> Jesús Serrano (20 Años), o la responsabilidad de una encargada de estación.*

Controlar el Bloqueo Telefónico; dar paso a las circulaciones, banderín rojo en mano; expender billetes; ejercer, en definitiva, las atribuciones de dirección y supervisión propias de un jefe de estación, ha sido, desde el 12 de febrero de 1978 -fecha en la que ingresó en los

Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE)- , la labor cotidiana, el pan suyo de cada día de María Jesús Serrano García, una de las poquísimas mujeres encargadas de estación que ejercen en España. Heredó de su padre, José Antonio Serrano, maquinista durante más de veinticinco años, la tradición ferroviaria y el cariño por el tren. Un buen día, la compañía sacó a la luz pública algunas vacantes para varios puestos. El examen era de cultura general y María Jesús decidió presentarse. “Yo creía entonces -comenta- que el encargado de estación se limitaba a vender billetes; me pareció un empleo tranquilo y de poca responsabilidad y me presenté. Cuál no sería mi sorpresa al comprobar, durante los cursillos de capacitación en Santander y posteriormente en el trabajo mismo que nuestra labor era, también, la propia de un jefe de estación, como muy claramente establece el libro de normas de la empresa.”

Así, con sus veinte años recién cumplidos, María Jesús, número dieciocho de su promoción, se enfrentó con uno de los puestos de mayor responsabilidad, al ser destinada a Vivero, pequeño y turístico pueblo lucense, que, precisamente por serlo, soporta un tráfico relativamente intenso.

“La verdad es que, al principio, lo pasé mal; no sólo por el ritmo laboral, al que poco a poco me fui acostumbrando; también por estar fuera de casa y tener que vivir sola. De aquellos momentos recuerdo, sin embargo, con mucho agradecimiento la consideración con que me trataron todos los compañeros”.

#### *Ningún problema por ser mujer*

“Cuando empecé a trabajar en la estación de Vivero -explica esta jovencísima ferroviaria- todo el mundo se quedaba un tanto extrañado de ver a una mujer dando salida a los trenes, pesando vagones de mercancías o despachando billetes y atendiendo al público. Pero la sorpresa pasó pronto y después, como ya he dicho, sólo hubo para mí atenciones y amabilidades. Nunca tuve ningún problema

importante derivado de mi condición femenina”.

De El Ferrol a Gijón muchos ferroviarios conocen a María Jesús. Quienes trataron con ella directamente, quienes la vieron muchas veces desde la cabina, dando paso al tren o simplemente quienes oyeron hablar de ella en alguna ocasión; no en vano durante los dos años y medio largos de su vida laboral prestó servicio en todas las estaciones y apeaderos (treinta en total) abiertos a la circulación entre Cerdido y Ribadeo.

De Galicia se llevó, según sus propias palabras, algunos conocimientos del idioma y varios kilos de peso más: “Es que allí se come muy bien y muy barato, home”. De Ribadeo, su penúltimo destino, se trajo el recuerdo entrañable de Pepe, un aficionado al ferrocarril, y de Maruja, la de la cantina. Era la época en que trabajaba hasta once horas diarias, supliendo al jefe de estación titular, dando descansos o, simplemente, ejerciendo su propio cargo.

Pero ella es asturiana, nacida en un pueblecito muy próximo a Gijón. Allí tenía a su familia, a sus amigos y a su ambiente de siempre. Por eso, cuando quedó vacante una plaza en la estación de Perlora, la pidió sin dudarle un momento, a pesar de que allí debería trabajar menos horas y debería abandonar el control de la circulación porque en ese tramo está centralizado. Y se la concedieron

#### *Ver pasar el tren*

El tren lanza su último pitido, cierra las puertas, afloja los frenos y abandona la estación. María Jesús sale al andén por formulismo y por comprobar que todo va bien, que nadie se queda apeado. Ahora, sin embargo, no tiene la obligación de dar la salida. Después vuelve a su despacho de billetes de la estación de Perlora, entre Avilés y Gijón, se sienta frente a los ventanales que dejan ver la vía y continúa: “Sí, ahora tengo un trabajo más tranquilo y, sobre todo, de menos responsabilidad. Los trenes los controlan desde Candás y Veriña, y aquí solo me llaman cuando hay algún problema especial,



pero eso sucede pocas veces. De hecho, ni siquiera hay vías de apartadero para hacer cruces.”

Sin embargo, la expedición de billetes es tarea muy cansada. Es preciso estar de pie, frente a la ventanilla, sin apenas moverse. “Te sorprendería el ritmo de trabajo en un domingo, por ejemplo, cuando viene la gente de Gijón a la playa o a pasar el día en el campo; llegan a venderse hasta ochocientas plazas.”

Ella reconoce, de todas formas, que es una enamorada del ferrocarril, como decíamos al principio, y que no piensa dejarlo de momento, pero que no es ambiciosa. Por supuesto que, como cualquiera de sus compañeras encargadas de estación, como cualquier empleado de FEVE, puede optar en su momento a los ascensos que proponga la compañía, pero no son estos los proyectos de María Jesús. Sus planes inmediatos son trabajar y disfrutar de su tiempo libre: leer, bailar y bañarse en el mar cuando y cuanto sea posible. Y pasar la vida.

## 7.6.- JOSEFA AMELIA PAÑEDA BOBES



*Encargada de Apeadero. Cortesía Josefa A. Pañeda.*

Josefa Amelia Pañeda Bobes formó también parte de aquella primera promoción de Encargadas de Apeadero de 1979, siendo destinada a Colombres. Posteriormente ascendió a Factora de Circulación en 1980 y a Jefa de Estación en 1986, convirtiéndose en el año siguiente en la única mujer con dicha categoría en FEVE, al haberse creado FGV. Ostentaría tal condición durante 10 años.

“Al principio creí que no me acostumbraría nunca al ferrocarril; la circulación daba mucha responsabilidad. En Perlora, por el contrario, me conoce ya todo el mundo y me encuentro francamente a gusto. Creo que me quedaré aquí mientras sea posible y dependa de mi voluntad”.

*Carlos Ara.*

Más allá de la reiteración en el error de denominar a su categoría como “Encargada de Estación” en vez de “Encargada de Apeadero”, creemos que esta entrevista, en una revista de prestigio en el mundo ferroviario, deja bien claro el interés y la novedad que supuso la incorporación de mujeres a las labores de control de la circulación ferroviaria.

### *Su testimonio*

Según nos relató, sus comienzos no carecieron de algún que otro problema burocrático de mentalidad estrecha. Cuando entró en FEVE, su marido estaba en paro, por lo que ella solicitó (como era lógico) incluirle en su cartilla de la Seguridad Social, a lo que el Responsable de Recursos Humanos de la época se negó en rotundo, aduciendo que “cuando se había visto que el marido estuviese en la cartilla de su esposa”. Ante tal argumento, Josefa Amelia no pudo menos que preguntarle a dicho responsable si su mujer estaba en su cartilla, ante lo que él respondió que por supuesto, pero que no era lo mismo. La cosa acabó en la dirección de FEVE, la cuál, como no podía ser de otra manera, le dió la razón a Josefa Amelia. No acabaron ahí las incomprensiones burocráticas. Posteriormente su marido entraría también a trabajar en FEVE, por lo que la misma dirección de recursos humanos pretendió quitar a su hijo de su cartilla de la seguridad social para inscribirlo en la de su marido. Nueva rifa, con consulta incluida a la inspección de la seguridad social, y nueva victoria para Josefa Amelia. Ella

nos manifestó también que siempre tuvo empeño en defender su condición de mujer, especialmente en dejar claro que ella era “Jefa de Estación” y no “Jefe de Estación”, actitud no siempre bien comprendida.

Siendo Encargada de Apeadero pretendió presentarse a Factora de Circulación, no permitiéndoselo por que aducía la empresa que primero debería pasar por la categoría de Factora, lo que la obligó a presentarse a

exámenes para ambas convocatorias y aprobando las dos.

Josefa Amelia sí nos reconoce que, por su condición de mujer, en ocasiones tuvo problemas con algunos compañeros, incluso un ferroviario de RENFE llegó a poner en duda que una mujer pudiese llegar a desempeñar algún día la categoría de Jefa de Estación.



*Factora de Circulación.  
Cortesía Josefa A.  
Pañeda.*



*Jefa de Estación. Cortesía Josefa A. Pañeda.*

## 7.7.- AQUELLAS PRIMERAS ENCARGADAS DE APEADERO

Gracias a la iniciativa de Yolanda Reyero Medina y Félix Gómez Mateos , que realizaron un arduo trabajo entre 2009 y 2014 para dejar un testimonio gráfico de todo el personal de los últimos años de FEVE, podemos ofrecer aquí las fotografías de algunas de aquellas pioneras de FEVE.



*Mª Isabel Rodríguez Rico.*



*Isolina Gómez García.*



*Mª del Carmen Muñiz Gutiérrez.*



*MªTeresa García Pola*



*Mª Concepción Nachón Tuya.*



*Mª del Carmen García Moslares.*



*Mari Luz Pañeda Blanco*

## 8.- RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)

Esmeralda Ballesteros Doncel, profesora de la Universidad Complutense de Madrid [5], nos dió la primera pista sobre la presencia de mujeres en labores de Circulación. En esta publicación se dice que en el escalafón de RENFE de 1962, en la rama de Movimiento, figuraban una mujer como Inspectora de Movimiento, una mujer como Jefa de Estación y cuarenta mujeres como Factoras.

Tras la detenida consulta de dicho escalafón hallamos tales datos, pero las cosas no son como parecen.

En primer lugar, dentro de la categoría de Inspector de Movimiento figuran 223 agentes, apareciendo entre ellos una mujer, **Mercedes Milá Molla**, pero, a diferencia del resto de los 222 inspectores existentes, adscritos todos ellos a una zona de explotación o al departamento de explotación, ella está adscrita al Departamento de Personal y Asistencia Social, un destino, en principio, muy extraño para un inspector de movimiento. Es más, llamativamente, a dicho Departamento de Personal y Asistencia Social estaban adscritas todas las enfermeras existentes en aquel escalafón de RENFE. En el escalafón de 1963 ya no figuraba.

Tras una somera investigación, averiguamos que Mercedes Milá Molla fue una destacada figura de la enfermería española, llegando a ocupar altos cargos en la Enfermería Militar del ejército español de la época. Mercedes Milá Molla figura en el escalafón de RENFE con una fecha de alta en la empresa de 1 de enero de 1940 (es decir, entraría ya en alguna de las compañías privadas ferroviarias), si bien es cierto que en 1941 se desplazó a Rusia con la División Azul, al mando de la Agrupación de Enfermeras Militares. En 1957 fue nombrada Comandante Jefe de las Enfermeras del Ejército español y, según la prensa de la época, se jubiló en 1968 como Inspectora General del Cuerpo Especial de Damas Auxiliares de Sanidad Militar.

Nos parece muy extraño que una mujer con tan profunda dedicación a la enfermería y a la sanidad militar pudiese simultanear tales funciones con las de Inspectora de Movimiento en RENFE. Carecemos de datos concretos, pero nos aventuramos a formular una hipótesis: de igual manera que era moneda corriente en aquellos años recompensar a generales y altos cargos del ejército con puestos en el Consejo de Administración de RENFE (para agradecer servicios con los ingresos económicos derivados de tales puestos) nos parece que lo más factible fue que Mercedes Milá Molla fuese recompensada también (dado su alto estatus militar) con un puesto en RENFE, pero, al ser mujer, evidentemente no se la podía poner en el consejo de administración (hasta ahí podíamos llegar), sino que se le otorgó un cargo bien remunerado pero alejado de la cúspide de la empresa. Repetimos, no tenemos datos documentales que respalden esta hipótesis, pero creemos que es la más factible. Queda a juicio de los lectores el análisis y la crítica al respecto.

En cuanto a la categoría de jefe de estación, en el escalafón de RENFE de 1962 figuran 2.706, entre los cuáles, efectivamente, figuraba una mujer, Agustina Ubiato Ponz, adscrita a la 6ª zona, con alta en la empresa el 13 de agosto de 1917 y con fecha de ascenso el 1 de enero de 1938. Volvimos a iniciar nuestras investigaciones para buscar datos sobre ella, especialmente esperanzados dado lo poco común de sus apellidos. Nuestra sorpresa sería grande cuando descubrimos, gracias a la asociación ARAGONEN, que el apellido Ubiato no existe en castellano, siendo lo más probable que fuese Ubiato, y que el segundo apellido sería Ponz, dado que ambos apellidos eran comunes de la zona de Ayerbe, en Huesca. Partimos entonces de la base de que la búsqueda debía remitirse a Agustina Ubiato Ponz, pudiendo tales errores deberse a múltiples circunstancias. En el curso de las investigaciones dimos con el historiador y medievalista Agustín Ubiato Arteta, cuyo padre había sido Jefe de Estación de RENFE y que se llamaba Agustín Ubiato Ponz. La casualidad nos

parecía casi increíble, ¿dos hermanos, Agustín y Agustina, jefes de estación y ésta última la primera de España con casi total seguridad?. Acto seguido nos pusimos en contacto con Agustín Ubieta Arteta para plantearle la cuestión y éste, muy amablemente, nos satisfizo con todo lujo de detalles. Nunca existió ninguna Agustina Ubiato Pons, sino que el escalafón de RENFE se refería a su padre, el citado Agustín Ubieta Ponz, jefe de estación y cuyas fechas de entrada y de ascenso coincidían plenamente con lo expuesto en el escalafón. Más aún, el profesor Ubieta nos confirmó que, dada su especialidad, había reconstruido el árbol genealógico de sus apellidos, oriundos de Ayerbe, y no existió nunca tal Agustina. Lo más curioso a nuestro parecer, es que en el escalafón de 1963 se repite el mismo error.

Siguiendo con la categoría de Factor de Circulación, tanto en el escalafón de 1962 como en el de 1963 (3.015 y 2.934 agentes respectivamente) figuraban las siguientes mujeres como Factoras de Circulación:

- **Julia Vallejo González**, con ingreso el 1 de noviembre de 1929 y ascenso el 15 de octubre de 1941 (poco más de 10 meses después de la creación de RENFE) y que sería, por tanto, la primera mujer que en España alcanzó la categoría de Factora de Circulación.

- **María de Pedraza Benito**, con ingreso el 1 de octubre de 1946 y ascenso el 1 de marzo de 1954

- **Reyes Prieto Olmos**, con ingreso el 14 de abril de 1948 y ascenso el 1 de noviembre de 1957

- **Manuela Gracia Almolda**, con ingreso el 16 de marzo de 1951 y ascenso el 1 de octubre de 1959

No hemos podido hallar dato alguno respecto a ninguna de ellas, por lo que carecemos de pruebas documentales que nos permitan confirmar que los datos del escalafón son ciertos. La experiencia con las categorías de inspectora de movimiento y de jefa de estación nos hacen recelar un tanto de los escalafones de RENFE, pero tampoco tenemos pruebas que nos permitan asegurar que son datos erróneos. Sí nos parece extraño, conociendo la sociedad GTF (02-2024)

española de la época, que en 1941 una mujer pudiese ostentar la categoría de Factora de Circulación, pero, indudablemente, mientras no hallemos datos que confirmen nuestras sospechas, debemos dar por cierto lo que figura en los escalafones.

A partir de esos años no aparecen más datos sobre mujeres en circulación en RENFE, si bien es cierto que en el escalafón de 1974 no figura ninguna.

En ese mismo año de 1974 se firma el I Convenio Colectivo de RENFE, en el que se recoge que cualquier puesto de los existentes en la empresa podría ser cubierto indistintamente por mujeres u hombres, poniendo fin (de manera formal al menos) a la discriminación por sexo dentro de RENFE.

En 1979, RENFE realizó una convocatoria para cubrir plazas de Ayudante de Maquinista y de Factor, para la cuál se presentaron 70.000 personas, de las que 10.000 eran mujeres. La dirección de RENFE halló, empero, un obstáculo "legal" a esta presencia femenina: un decreto ley de 1927 que impedía el trabajo nocturno femenino (lo cuál nos hace dudar, más aún, de los datos de los escalafones de 1962 y 1963), llegando el problema incluso hasta las Cortes a través de una interpelación del Partido Comunista (anexo 1). El problema se solucionó haciendo firmar a las aspirantes una declaración en la que renunciaban a ese derecho (anexo 2).

Tuvimos la suerte de contar con el testimonio de **Margarita González Pérez**, una de las integrantes de aquella primera promoción de mujeres admitidas en puestos



tradicionalmente masculinos en RENFE.

### Su testimonio

“Entré en RENFE, a través de una convocatoria de Factor realizada en 1979. Éramos 90 mujeres. Una vez aprobado el exámen para entrar, tuvimos los preceptivos cursos de formación, y a los seis meses de empezar se nos comunicó que pasaría a ser Factores de Circulación en vez de Factores, por lo que tuvimos que hacer tres meses más de cursillo, siendo la primera promoción de mujeres en circulación en RENFE. Recibí el nombramiento como Factora de Circulación el 5 de mayo de 1980 y pasé a realizar las prácticas reglamentarias en Cataluña, donde debo decir que me sentí muy bien acogida y tratada. No obstante, sí hubo algún incidente, que no pasó de anécdota, como un día en el que, estando de prácticas, un maquinista no quiso salir con su tren cuando le presenté la señal preceptiva. El compañero que me daba las prácticas le

preguntó por qué no salía, a lo que el maquinista dijo que por que yo estaba en prácticas, a lo que quién me daba las prácticas le respondió que en la siguiente estación iba a encontrarse también a otra persona en prácticas, respondiendo el maquinista que ese caso era distinto, por que era un hombre. He de admitir que, posteriormente, se disculpó conmigo por su actitud.

Posteriormente, fui la primera mujer en prestar servicio en el Puesto de Mando de Oviedo, no sin las reticencias de algún jefe y bastante insistencia en si había pensado bien lo que significaba, a lo que, por supuesto, respondí que sí. Posteriormente me jubilé como Supervisora de Circulación en el gabinete de circulación de Oviedo.

Carecemos asimismo de datos sobre la fecha en la cuál la primera mujer alcanzó en RENFE la categoría de Jefa de Estación, aunque según la revista Vía Libre en 1999, de un total de 1.182 jefes de estación, sólo 7 eran mujeres.



*Integrantes de la promoción de Factores de Circulación de 1979 de RENFE entre quienes se encuentran las primeras mujeres que desempeñaron dicha categoría. Cortesía Margarita González Pérez.*

## 9.- CONCLUSIÓN

En este trabajo hemos querido recoger los datos que hemos podido descubrir sobre la presencia de mujeres como responsables de circulación en los ferrocarriles españoles. No hemos podido hallar datos referentes a las compañías privadas, aunque creemos que la presencia de mujeres en tales funciones fue nula o casi inexistente, al no existir ningún tipo de testimonio oral ni mucho menos escrito al respecto, siendo la presencia de una mujer dirigiendo el tráfico en una estación algo que, como ya hemos visto, llamaría la atención y no dejaría de recogerse en algún periódico o en la tradición oral.

Hemos, por tanto, limitado nuestro estudio a las tres empresas de ámbito estatal (EFE, FEVE y RENFE), dejando también fuera a las empresas autonómicas, al considerar que, siendo sucesoras de FEVE, las pioneras en circulación desarrollaron sus funciones en esta última.

Es evidente que en los primeros tiempos, las mujeres fueron empleadas como responsables de circulación única y exclusivamente por que se les pagaba bastante menos que a los hombres, más allá de románticas justificaciones en base a un hipotético mejor hacer femenino. Estas circunstancias cambiaron a partir de 1978, equiparándose totalmente las mujeres a los hombres en la cuestión económica. Otra cuestión sería el porqué del poco atractivo que la circulación tuvo entre las mujeres durante muchos años, si bien en la actualidad, la presencia femenina en gabinetes de circulación, CRC , CTC y Puestos de Mando es ya común e incontestable.

Sólo esperar que este humilde trabajo haya resultado, al menos, interesante y pedir a quienes nos lean que si detectan errores o conocen datos nuevos que puedan ampliar el trabajo aquí expuesto, nos lo comuniquen al siguiente correo electrónico:

asociación@grupotrabajosferroviarios.es.

Muchas gracias.

## 10.- FUENTES DOCUMENTALES CONSULTADAS

[1] Juanjo Olaizola Elordi. Historias del Tren. <https://historiastren.blogspot.com/>

[2] Vicente Garcés, Benito (1869) Diccionario razonado legislativo y práctico de los Ferro-carriles españoles.

[3] de los Cobos Arteaga, Francisco (2017) Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850 – 1900). Revista TST –Transportes, Servicios y Telecomunicaciones–, nº 33, págs. 12-32.

[4] Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (<https://www.youtube.com/watch?v=XH8v18mSkUQ>)

[5] Ballesteros Donce, Esmeralda (2003) La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina 1857-1962. ¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo. Universidad de Alicante, Alicante, pp. 335-354.

- Ballesteros Doncel, Esmeralda (2013).Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido.XI Congreso Español de Sociología.Universidad Complutense de Madrid.

- Ballesteros Doncel, Esmeralda (2016). Barreras de acceso a las mujeres en el empleo ferroviario. Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

- Boletín Oficial del Estado,

(7 de junio de 1965). Reglamentación Nacional del Trabajo para los ferrocarriles de uso público no integrados en la red nacional de ferrocarriles españoles.

- Emerenciana-Paz Juez Gonzalo (2000). Los Ferroviarios de las antiguas compañías (una historia desconocida). Ediciones Trea.

- Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE)

\* Circulares de Dirección 1943 a 1955

\* Circulares de Dirección de Personal 1955 a 1964

\* Escalafones de Personal de 1950 a 1960

\* Reglamento de Uniformes de 1944

\* Reglamentación del Personal, Madrid 1935

\* Reglamentación Nacional del Trabajo en EFE, Orden de 26 de octubre de 1956

- Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)

\* Reglamentos de Régimen Interior y de Uniformes, marzo 1970

\* Reglamento de Régimen Interior, marzo 1973

- Juez Gonzalo, Emerenciana-Paz (2002). El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917. Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid.

- Ministerio de Trabajo (10 de octubre de 1946). Reglamentación Nacional de Trabajo en las Compañías concesionarias de Ferrocarriles de Uso Público.

- Museo del Ferrocarril de Madrid (s/f). Fuentes de información para el estudio de las mujeres en el **GTF (02-2024)**



ferrocarril. Gerencia de Investigación histórica y Patrimonio documental. Fundación de los Ferrocarriles Españoles

- Museo del Ferrocarril de Madrid (Mayo 2012). Fuentes documentales para la historia del trabajo en el Ferrocarril.

- Red Nacional de los Ferrocarriles Eespañoles (RENFE)

\* Reglamentación del trabajo para el personal de la RENFE. 1961

\* Escalafones años 1962, 1963, 1974

- La Ilustración española y americana. Año XL. Núm. 25. Madrid, 8 de julio de 1896 <https://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmczk641> La Guardesa de la línea Plasencia Astorga

**ANEXOS**

Anexos 1- Boletín oficial de las cortes recogiendo la interpelación del Partido Comunista sobre la convocatoria de plazas de maquinista y factor de 1979

Anexo 2- Carta exponiendo la necesidad de que las mujeres que querían entrar en el 79 renunciase al derecho de no trabajar por la noche.

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Anexo 3 – Carta de bienvenida a los nuevos agentes de FEVE en 1980.

Fuente: María del Carmen Martínez Latorre.

# BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## I LEGISLATURA

Serie D: INTERPELACIONES,  
MOCIONES Y PROPOSICIONES  
NO DE LEY

31 de julio de 1979

Núm. 123-I

### INTERPELACION

**Discriminación profesional de la mujer en RENFE.**

**Presentada por don Marcelino Camacho Abad.**

#### PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 90 y 126 del Reglamento provisional de la Cámara se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de la interpelación formulada por el Diputado don Marcelino Camacho Abad, perteneciente al Grupo Comunista, relativa a la discriminación profesional de la mujer en RENFE.

Palacio del Congreso de los Diputados.  
El Presidente del Congreso de los Diputados, **Landelino Lavilla Alsina**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 125 y siguientes del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados tengo el honor, en nombre del Grupo Parlamentario Comunista, de solicitar de esa Mesa la tramitación de la presente interpelación dirigida al Gobierno, en torno a la discriminación profesional de la mujer en RENFE.

1. RENFE, primera empresa española en número de empleados, con sus 70.000 trabajadores, tiene menos de un 10 por ciento de empleadas mujeres. El Convenio Colectivo de 1978 estableció que: "Cualquier puesto de trabajo podrá estar cubierto indistintamente por personal masculino o femenino, con las únicas limitaciones que impongan las leyes vigentes y siempre que los aspirantes reúnan las condiciones de aptitud física y profesional requeridas para el puesto. En las primeras convocatorias que se anuncien a partir de la aprobación de estas normas se hará constar explícitamente este acuerdo".

2. La primera convocatoria tras la aprobación del Convenio se hizo pública el 30 de octubre de 1978, para cubrir, en régimen de ingreso, 500 plazas de ayudante de maquinista y otras tantas de factor. De entre los cerca de 70.000 aspirantes, 10.000 son mujeres.

3. Durante la tramitación de la convocatoria la Dirección de RENFE expone al Comité de Empresa y a las aspirantes la prohibición legal vigente, por Decreto-ley del 15 de agosto de 1927, del trabajo nocturno de la mujer —intrínseco a las pla-

## Anexo 1

zas convocadas— y del que sólo prevé dicha Ley la exención de cinco de las nueve horas legales de la noche para las mujeres que trabajen en servicios públicos, previa autorización del Ministerio de Trabajo.

En los siete meses transcurridos desde la convocatoria de plazas, el 30 de octubre, hasta el 30 de mayo, en que tras comprobar una delegación de CC. OO. que la solicitud formal de autorización de trabajo nocturno de estas mujeres no había sido presentada por la Dirección, ésta formuló la solicitud a instancias del Comité de Empresa. Durante estos meses de incertidumbre se han desarrollado la práctica totalidad de los exámenes y es de destacar que ello ha impuesto un ambiente de inferioridad para las mujeres que han concurrido. A pesar de ello, fuentes del Comité de Empresa, que participa en la calificación, destacan la brillantez con que han superado las pruebas algunas de las aspirantes, especialmente en Valencia y Barcelona.

4. Frente a todo lo anterior, el artículo 35 de la Constitución establece:

“Todos los españoles tienen el deber de trabajar y el derecho al trabajo, a la libre elección de profesión u oficio, a la promoción a través del trabajo y a una remuneración suficiente para satisfacer sus necesidades y las de su familia, sin que en ningún caso pueda hacerse discriminación por razón de sexo.”

Esta declaración constitucional afecta directamente al Derecho laboral y, en particular, a esta Ley de hace cincuenta y dos

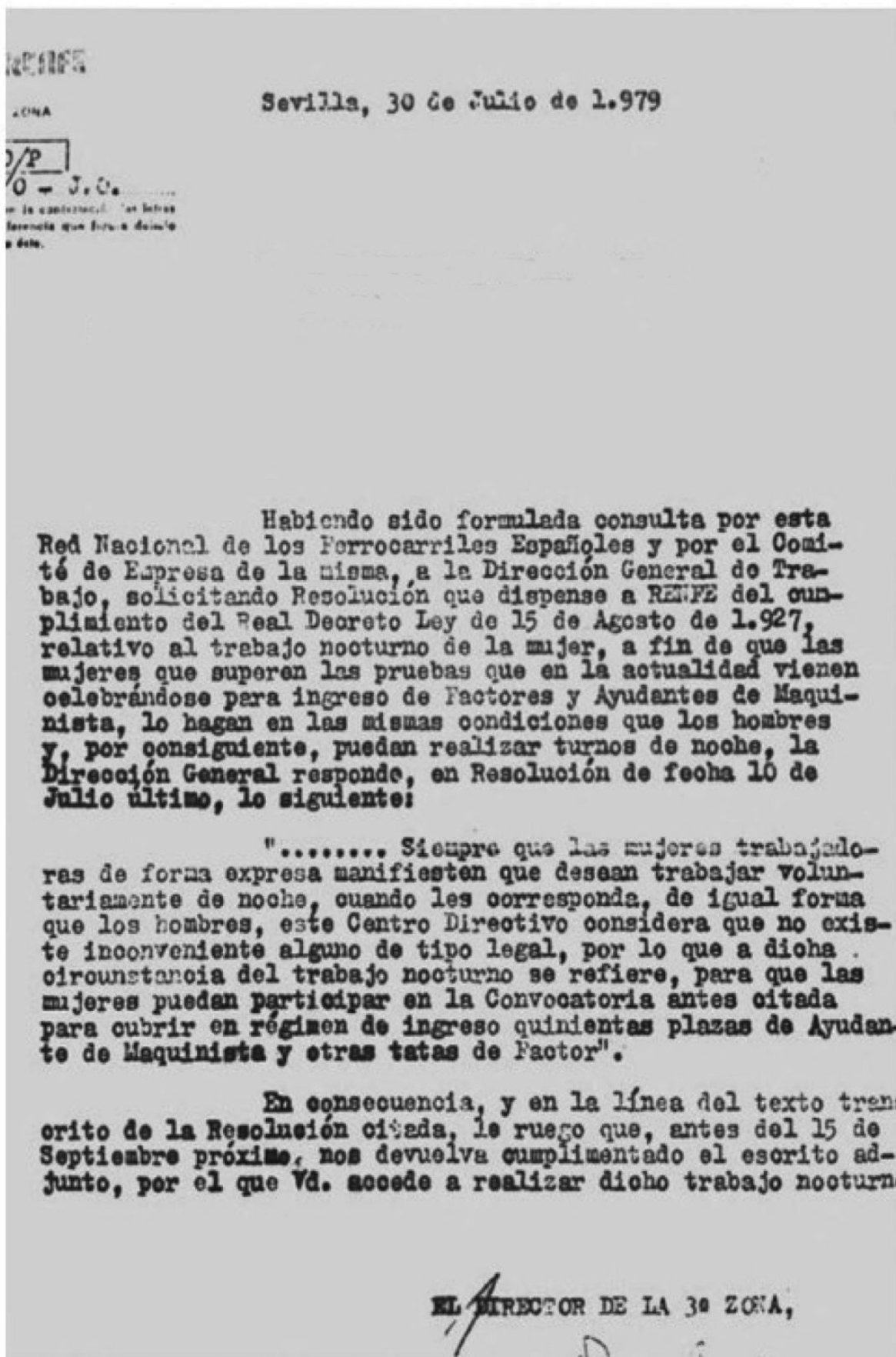
años, cuyo contenido responde a una concepción ampliamente superada acerca de la posición y derechos de la mujer en la vida laboral. En cualquier caso, parece obvio que tal Decreto no puede ser aducido por las empresas contra la voluntad de las propias trabajadoras interesadas y, aún menos, cuando en la negociación colectiva los trabajadores han acordado con la empresa dar fin a la discriminaciones de la mujer en el trabajo. La decisión de RENFE, que discrimina negativamente a la mujer infringiendo el principio constitucional de igualdad de trato, reviste una particular gravedad, habida cuenta de que su carácter de empresa pública le impone especiales deberes en orden a una mayor ejemplaridad en el cumplimiento de la Constitución y de la legislación laboral.

Por estas razones, el Grupo Parlamentario Comunista interpela al Gobierno para que:

1.º Se manifieste acerca de la necesidad de derogar el Decreto-ley de 15 de agosto de 1927, sobre trabajo nocturno de la mujer, y

2.º Que en tanto no se proceda a la derogación, se otorgue la autorización ministerial necesaria para la exención prevista en el Decreto-ley, evitando así que se produzcan discriminaciones respecto a las mujeres que concurren a las plazas de ayudante de maquinista o factor.

Palacio de las Cortes, 3 de julio de 1979.  
**Marcelino Camacho Abad**, Diputado por Madrid del Grupo Parlamentario Comunista.—**Jordi Solé Tura**, Vicepresidente del Grupo Parlamentario Comunista.



## Anexo 3

SALUTACION.-

=====

Bienvenidos todos.

A vosotros, nueva sabia que ha pasado a engrosar las filas de nuestros ferrocarriles. A vosotros, hombres y mujeres venidos de todas partes, que formais ya parte de nuestro mundo de trabajo. El Ferrocarril. Es muy posible que ahora, al principio, nuestro trabajo, os moleste un poco por aquello de tener que trabajar domingos, sabados, fiestas de guardar.... No os moleste. Llegareis a acostumbraros como nosotros lo estamos ya despues de casi 40 años de servicio. Y llegareis a amar al ferrocarril. Os sentireis indentificados con él en todas sus facetas. Es un venemo que degustareis poco a poco. Por que el ferrocarril, tiene ese. Un venemo que os irá cautivando día a día.

Aquí encontrareis ejemplos de compañerismo, de auténticos amigos en su mas amplia aceptación. Y tambien pasareis por malos momentos, sinsabores lógicos. Ya sabeis. Haces mil y una que no... Pero todo os pasará. Por que sois jóvenes. Por que teneis toda una vida por delante. Por que sois capaces de anteporse a los momentáneos infortunios sin mas consecuencias que el mal sabor del momento, para seguir sonriendo con la fuerza de vuestros años. Y os ireis forjando poco a poco como auténticos ferroviarios. Y al hablar con alguién de fuera del ferrocarril, direis.....En mi estación..... en mi tren.....en mi taquilla.....Llegará ese momento de vuestra indentificación que os decia mas arriba. Os sentireis como dueños....por que es. aquí, en vuestro ferrocarril, donde vivireis casi toda vuestra existencia. Como nosotros hemos vivido. Y os pareceran largos los años....y sin embargo....todo está a la vuelta de la esquina.

Y sentareis con vuestra fuerza, con vuestra juventud, nuevas directrices que tendrán que emanar de la Jefatura. Por vuestra lucha en superarse. Y tener en cuenta, muy mucho...que esa debe ser vuestra meta. Que mil ojos os contemplan, os juzgan. La superación en cada puesto de trabajo, no pasará desapercibida para nadie, ni para vuestros propios compañeros. Y que no hay mejor satisfacción que el deber cumplido.

Y al paso de los años...ireis mejorando todo el tinglado del ferrocarril de una u otra manera. ¿Acaso no creis que vuestra mejora actual no ha sido como consecuencia de la lucha de los que os han precedido ?.

De cualquier forma, BIENVENIDOS a todos. No desmayeis jamás. Y algún día, cuando el tiempo consuman vuestras horas de permanencia aquí, quizá escribais algo parecido a los que vengán a sumarse al trabajo y la vida en éste modesto, pero para nosotros GRAN FERROCARRIL.





*Este documento se ha creado utilizando programas de código abierto gratuitos. LibreOffice para el texto, Gimp para tratamiento de imágenes y, Scribus para la maquetación final del documento.*