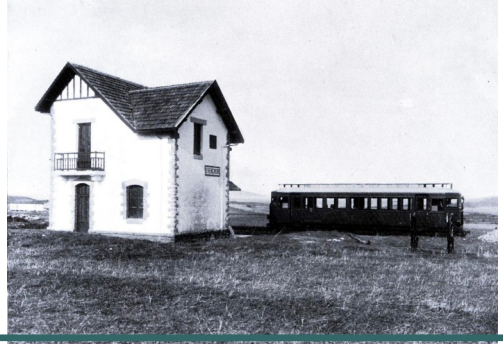
EUFEMIA "LA JEFA DE ERENTXUN"

Autor. Javier Suso



Si recordamos el desaparecido Ferrocarril Vasco-Navarro y el pueblo alavés de Erenchun, no tenemos más remedio que hablar de su jefa de estación, Doña Eufemia Barrios Huidobro, natural de Cascajares de Bureba, provincia de Burgos.

Esta valiente mujer, fue, con seguridad, una de las primeras Jefas de Estación del Estado y permaneció en el cargo desde que se inauguró la línea Vitoria- Estella allá por el año 1927, hasta su jubilación en 1965, a la edad de 72 años. No tuvo que pasar el mal trago de ver cómo, dos años más tarde, el 31 de diciembre de 1967 se cerraba el ferrocarril al que le había dedicado toda su vida profesional y que, sin duda, tanto llegó a querer.

Su marido, Don Apolinar González Barrio, fue a trabajar desde Cascajares, en la construcción del tramo Vitoria-Estella, llamado por un hermano, que ya estaba allí en esa misma labor.

Cuando se terminó la construcción, muchos de estos trabajadores, pasaron a formar parte de las Brigadas de Vías y Obras, que se encargaban del mantenimiento del trazado. Momento en el que muchos de ellos, se trajeron a sus familias y un ramillete de sus mujeres, pasaron a ser Encargadas de Estación.

Durante un largo periodo de tiempo, en el tramo de Otazu a Laminoria, las Encargadas de Estación fueron mujeres. Esta decisión que, en un principio, la tomó el ingeniero D. Alejandro Mendizábal. Director de la construcción de la línea Vitoria-Estella, fue muy controvertida.

En mis conversaciones con Dña. Margarita Mendizábal, hija de D. Alejandro, me comentaba que su padre tenía mucha fe en la valía de las mujeres. De hecho, ella misma fue una de las primeras arquitectas del Estado. Según cuenta su hija, Don Alejandro decía que las mujeres eran mucho más responsables, y siempre estaban atentas a su trabajo.

Por otra parte, hablando con las Jefas de Estación y, sobre todo con sus hijos, la opinión es bien distinta. Aunque no ponían en duda el planteamiento de D. Alejandro, ellos pensaban que la razón principal era que cobraban mucho menos que los hombres por desempeñar la misma labor.

De hecho, su cargo no era el de Jefas de Estación, si no el de Encargadas de Estación, como consta en los escalafones de La Explotación de Ferrocarriles por el Estado y solo estuvieron sirviendo en estaciones de tercera, las de menor importancia.

Fotos cedidas por Ceferino González Barrios (hijo de Eufemia Barrios) y FUNDACIÓN SANCHO EL SABIO

Sirva como referencia decir que mientras un Jefe de Estación de 1ª cobraba 15.000 ptas. anuales en el año1954, y uno de 3ª 11.200 Ptas., las jefas cobraban 8.040 ptas.

Creo que todos tienen parte de razón y que D. Alejandro pensó, que ambas cuestiones eran complementarias y buenas para la marcha del Vasco-Navarro. Era muy mirado con los dineros del ferrocarril.

Lo cierto es que, por ejemplo, en 1933, llegó a tener el ferrocarril hasta catorce Encargadas de Estación repartidas por las cuatro comarcas por las que transcurría El Vasco. Incluso también hubo un grupo de mujeres que fueron Factores Autorizados y sustituían en las estaciones a los titulares, para darles vacaciones y días libres o bajas laborales. En este caso llegaron a sustituir a hombres en estaciones más importantes. ¡Menuda lección de valentía, las de es te grupo de mujeres!

Bueno, vamos a hablar de nuestra protagonista. Como decía. Eufemia pronto se puso a los mandos de la pequeña y coqueta estación de Erenchun.

La jornada de Eufemia era larga y agotadora, empezaba, más o menos de seis a siete de la mañana, para poder dar paso al primer tren, que solía ser un mercancías, y pasaba muy temprano. Luego atendía a la familia hasta que cada uno estuviese listo para sus quehaceres y poder estar libre para cuando pasase el primer tren hacia Estella allá por las nueve de la mañana.

El día transcurría entre la estación, la casa y atender los animales domésticos y el huerto que tenían detrás de la estación para complementar los sueldos que les pagaba el ferrocarril, que no eran demasiado generosos.

Por la tarde, Eufemia seguía atareada atendiendo el paso de los trenes y estando bien atenta a los mercancías que bajaban cargados de arena desde Laminoria, ya que al ser todo el trayecto cuesta abajo, hasta Erenchun, había que estar prevenidos por si surgiera algún problema con el frenado.

En una ocasión, gracias a la atención constante de nuestra protagonista, no se produjo una desgracia. Parece ser que unos vagones cargados de arena, que estaban desenganchados en la estación de Ullíbarri Jáuregui se pusieron en movimiento sin que nadie se percatara del hecho y pronto tomaron vía hacia Vitoria; cuando se dieron cuenta ya no pudieron alcanzarlos y, de inmediato, llamaron a Erenchun para que Eufemia supiese que unos vagones llenos de arena bajaban sin control hacia allí. Sin perder un instante, se dirigió hacia el cambio de agujas y lo cambió hacia vía muerta. A los pocos minutos los vagones aparecieron a gran velocidad y fueron a estrellarse contra el tope de la vía muerta. No llegaron a descarrilar y el único percance fue que destrozó el tope y el primer vagón volcó su carga y quedo bastante dañado.

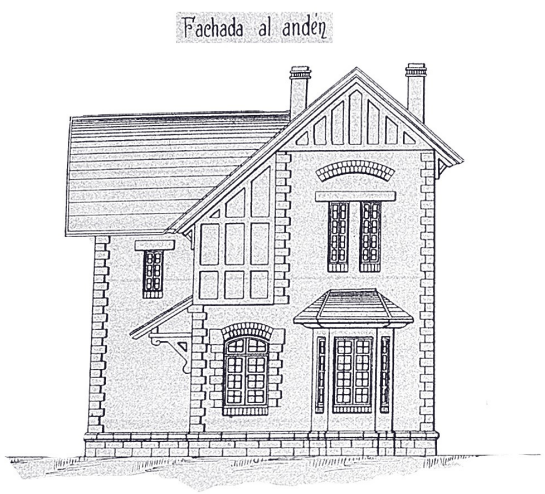
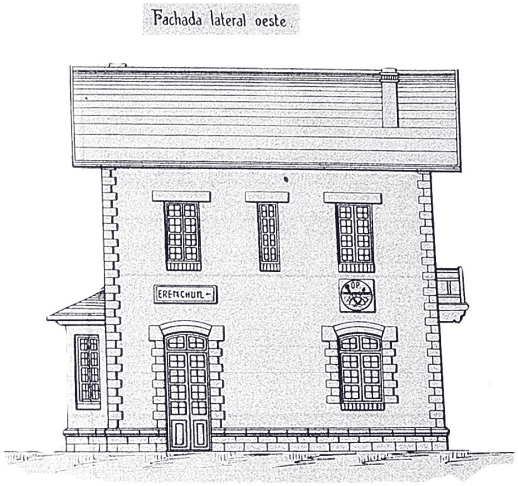
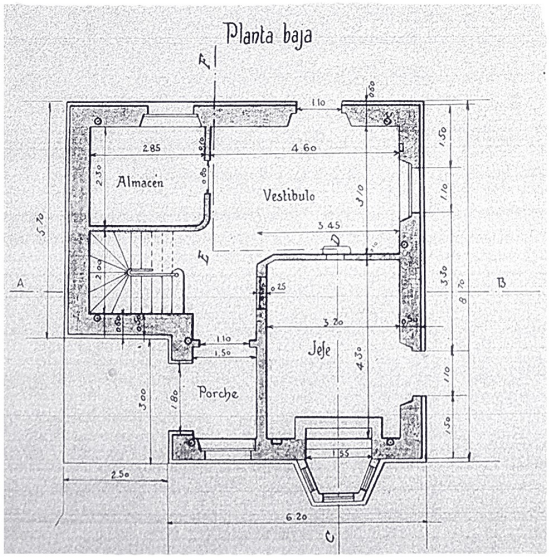
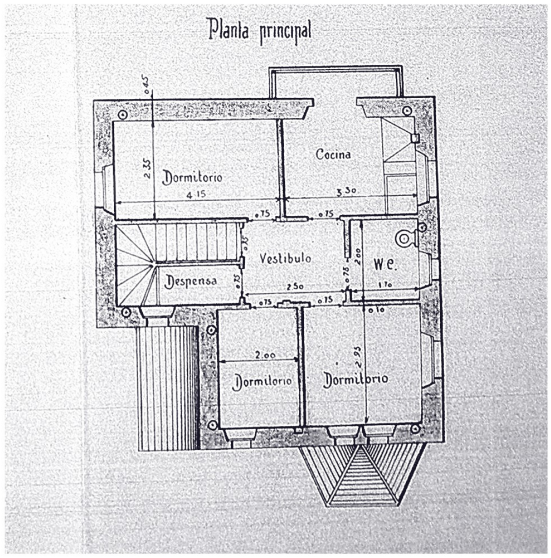
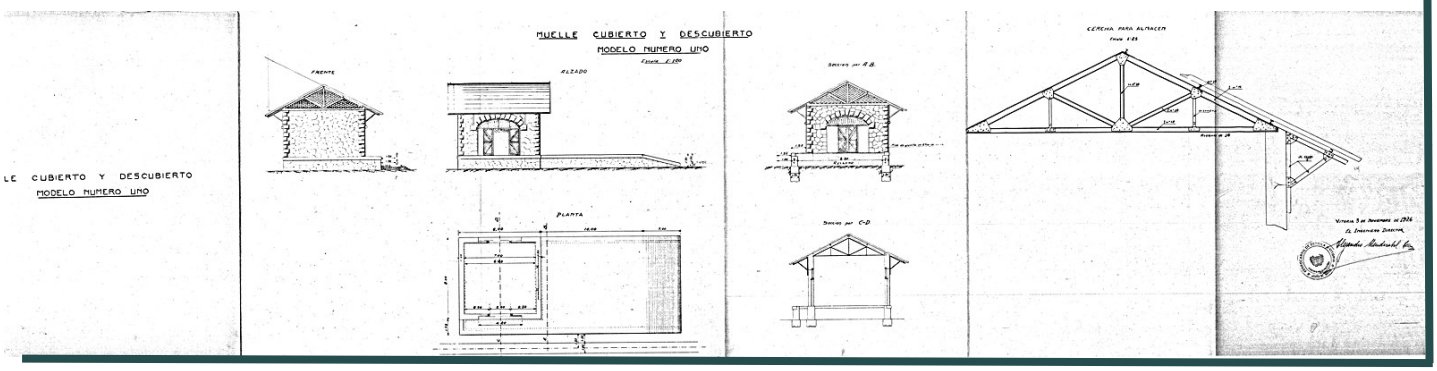
De esta forma Eufemia, logro evitar una desgracia tremenda. Ya que en ese momento había circulación de un tren de pasajeros en la zona de Troconiz con dirección a Estella.

Y así transcurrían las tardes de la jefa de Erenchun, siempre atareada hasta que pasaba el último tren a altas horas de la tarde y después de cenar, hacia las diez ya estaban todos en la cama, entre otras cosas porque con la llegada del último tren a Estella, la Línea desconectaba la fuerza eléctrica y las estaciones quedaban sin suministro; teniéndose que valer de lámparas de aceite y carburos.

Eufemia, en sus casi cuarenta años de servicio, vio pasar por su estación, trenes de todas las clases. Los de pasajeros, los mixtos y mercancías con toda clase de género; como pasaban miles de bateas cargadas de arena procedentes de Laminoria, sobre todo en los últimos años.

Todos los otoños, en tiempo de campaña de remolacha también bajaban desde Tierra Estella y de la zona de Santa Cruz cientos de vagones repletos del dulce tubérculo que se trasvasaban en la estación de Olárizu a vagones de Renfe, por medio de un cargadero que se trajo del ferrocarril Castro-Translaviña.

En los tiempos duros de la Guerra Civil, también le tocaría ver pasar muchos trenes cargados de tropas y armamento desde Estella a la zona de Landa donde se estaban produciendo duros enfrentamientos entre los dos bandos. Incluso Mercancías llenas de prisioneros del bando republicano con destino a las cárceles que se habían habilitado en Estella.

Por otro lado, mucho más alegres y festivos eran los trenes especiales que se ponían algunos domingos para que los aficionados del Alavés y del Izarra de Estella, pudieran ver sus "derbis". En la zona también se usó para acudir a las romerías de San Vítor. Los romeros se bajaban en Gauna y subían andando hasta la ermita. O para asistir a las fiestas de los pueblos del recorrido. No pocas parejas se formaron con jóvenes de distintas comarcas por este hecho. Cosa que, con anterioridad a la llegada del tren, era casi anecdótica. Siempre he sostenido que la llegada del tren a nuestros pueblos fue el principio del fin de la endogamia que arrastrábamos desde hacía siglos.

También los trenes llenos de montañeros y pescadores que se trasladaban a La Montaña Alavesa en busca de sus cumbres unos, y de sus cangrejos y truchas otros. El ambiente que se creaba en algunas estaciones los domingos por la tarde cuando todos ellos volvían a la capital solía ser uno de los entretenimientos de los habitantes de estos pueblos. Recuerdo perfectamente esas tardes de domingo en la estación de Maestu.