

Personajes ilustres del Metro de Madrid: una aproximación desde los estudios de género

Sara Gallego Trijueque¹, Vanesa Cejudo Mejías², Carlos Oliva
Marañón³, Pilar Vicente-Fernández⁴

1. Introducción

Los transportes públicos desempeñan un papel trascendental en las sociedades contemporáneas, ya que gracias a ellos se fomenta la movilidad al mismo tiempo que se propician el desarrollo comercial, la competitividad y la economía de las ciudades (Anguita et al., 2014). Así, el transporte se posiciona como un sector económico de carácter estratégico para la industria y el comercio (Fundación CETMO, 2005), hasta el punto de que históricamente el crecimiento y el progreso de los países han estado supeditados a “la disponibilidad de medios de transporte económicamente eficientes” (Sanabria, 2008, p. 141). En concreto, el transporte público colectivo incentiva la economía del territorio y contribuye a enriquecer la calidad de vida de las personas (Amat, 2021), a través de la generación de valor por su naturaleza de motor económico y social. Como contrapartida de su decisivo rol social y económico, del sector del transporte público urbano se derivan ciertos problemas tales como la congestión, la contaminación, el ruido y el coste económico. De ahí que el sector apele constantemente a la búsqueda de una mejora de las condiciones tanto técnicas como ambientales y de calidad del servicio, que se erigen como algunas de sus principales inquietudes y desafíos (Gómez, 2015).

En España, el modelo territorial aboga por una concentración de la población en áreas metropolitanas, al igual que acontece en el resto de los países

¹ Departamento de Ciencias de la Comunicación y Sociología. Universidad Rey Juan Carlos. E-mail: sara.gallego@urjc.es. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0344-6804>

² Departamento de Ciencias Sociales. Universidad Internacional de La Rioja. E-mail: vanesa.cejudo@unir.net. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8756-3919>

³ Departamento de Comunicación Audiovisual y Publicidad. Universidad Rey Juan Carlos. E-mail: carlos.oliva.maranon@urjc.es. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8727-3420>

⁴ Investigadora y Doctora en Ciencias Sociales y Jurídicas. Universidad Rey Juan Carlos. E-mail: pilar.vicente@urjc.es. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4959-7325>

Europeos, con un diseño de infraestructuras de transporte con estructura radial con centro en Madrid (Fundación CETMO, 2005). Se trata de una consecuencia del incremento de la *hiperurbanización*, concebida como “la aglomeración en mega centros urbanos con extensas áreas metropolitanas” (Martín et al., 2012, p. 197) donde se asiste a una gran complejidad que proviene de todas las interacciones que tienen lugar en ese entorno urbano. Las últimas cifras del Instituto Nacional de Estadística (septiembre de 2022) corroboran el repunte del número de usuarios de transporte público en nuestro país en un 23,1% respecto al mismo mes del año 2021, con un aumento del transporte urbano un 21,5% en tasa anual. Se percibe de este modo una recuperación de la movilidad del transporte de pasajeros, afectada negativamente por la crisis de la pandemia por el virus Covid-19 (Observatorio de la Movilidad Metropolitana, 2022) como una etapa dominada por “la casi total detención de los movimientos urbanos o su abrupta reducción, restringidos a la proximidad y a lo esencial” (Gutiérrez y Blanco, 2021, p. 2). Al respecto, y junto a su repercusión económica, se subraya la trascendencia del transporte en las urbes al cumplir funciones determinantes en el avance de la actividad turística (Becken, 2006; Fusté-Forné, 2018), planteándose alianzas estratégicas entre ambos sectores (Cobeña, 2018) desde la perspectiva “tanto como mecanismo de tránsito como experiencia turística” (Castaño y Valencia, 2016, p. 280).

El transporte público de la capital de España, de referencia mundial, es uno de los grandes activos de la capital, caracterizado por sus atributos de eficiencia y calidad. Así, como ejemplo, Renfe ha recibido el premio “Madrid Capital Internacional”, concedido por la Asociación Madrid Capital Mundial de la Construcción, Ingeniería y Arquitectura (MWCC), por ser “el mejor y más rápido medio de transporte público de España y Europa” (Servimedia, 2022). Dentro de la red del transporte público colectivo en nuestro país, el Metro de Madrid es una institución histórica de reconocido prestigio tanto a nivel nacional como internacional, cuyo origen se remonta al 17 de octubre del año 1919, momento en el que el entonces rey Alfonso XIII inaugura la primera línea de un trayecto que abarca las estaciones de Cuatro Caminos y Puerta del Sol y que está conformado por ocho estaciones, cuatro kilómetros de longitud y apenas diez minutos de recorrido (VV. AA., 2019). Mientras los ciudadanos se mueven en carruajes tirados por caballos, la apuesta del suburbano madrileño por el progreso y la modernidad hacen de Metro una empresa pionera desde sus orígenes en muchos sentidos, como su planteamiento 100% eléctrico a diferencia de sus homólogos (Domingo, 2018) o la incorporación de la mujer a su organigrama en 1919 gracias a la figura de las taquilleras, que se sitúan entre las primeras mujeres españolas que acceden al mercado laboral (Cano, 2021) en un contexto donde los imperativos de las féminas se relacionaban con la atención al hogar y a los hijos. Con más de cien años de trayectoria, su evolución histórica contempla en la actualidad al Metro de Madrid como la séptima red de metro más larga del mundo, por detrás de los metros de Londres, Nueva York, Shanghái, Tokio, Moscú y Seúl (Turismo en Madrid, 2021).

Más allá de su concepción como transporte público eficaz, sobresale la vertiente social y cultural del metro al constituirse como “un espacio público privilegiado en la estructuración de partes importantes de la ciudad” (Reyes, 2017, p. 7), en el que tienen cabida intercambios comerciales, espacios publicitarios, promoción de artistas callejeros, rutinarios encuentros sociales... En este espacio, destaca “el papel político que tiene la cultura en la conformación y transmisión de una visión particular de la ciudad” (Serna, 2021, p. 144), mostrándose según el mismo autor las apropiaciones institucionales de los espacios públicos y el uso político del arte y la cultura. Se considera, por lo tanto, un acercamiento al estudio del espacio público y sus dimensiones urbanas asociadas a la movilidad, haciendo de los conceptos espacio público y movilidad urbana un modelo conjunto para entender la magnitud del transporte en las urbes (Guerrero, 2021).

Trabajos previos sobre esta institución centenaria en particular y la categoría transporte urbano en general abordan aspectos como su recorrido histórico (Moya, 2009; Olivares y Molina, 2019), la estrecha relación entre transporte y turismo (Molina y Valencia, 2016; Cobeña, 2018) y su rol como infraestructura vanguardista vinculada con las cualidades de accesibilidad y sostenibilidad (May, 2013; Fortes, 2015; Márquez, 2015), entre otros. Complementando estas líneas de investigación, la originalidad y primordial contribución del presente trabajo radica en ofrecer un análisis exploratorio y descriptivo del Metro de Madrid desde la óptica social y cultural que facilitan los estudios de género, a través de la realización de un exhaustivo análisis y tratamiento de las figuras femeninas que dan nombre a algunas de las estaciones que lo componen. De este modo, el objetivo principal de esta investigación consiste en conocer y evidenciar la deuda democrática en términos de igualdad de los espacios públicos, como el Metro de Madrid, donde se representan referentes sociales y culturales mediante el reconocimiento y la visibilidad de los grandes personajes históricos. Así, la red de transportes influye, junto al ocio, el deporte, la actividad turística, etc., en el perfil de la marca ciudad en que se ubican, comprendida como un espacio global (Cruz et al., 2017).

Una aproximación inicial a los estudios de género, habitualmente conocidos como *gender studies*, permite afirmar que gozan de una tradición en la esfera académica relativamente reciente. Específicamente, el examen de este tipo de producción científica entre 2008 y 2018 a nivel mundial en revistas seleccionadas indexadas en *Web of Science* (WOS) muestra cómo los estudios de género son “una de las áreas de investigación más feminizadas y por ende con mayor brecha de género, sin cambios relevantes dentro del periodo objeto de estudio” (Sokil y Osorio, 2022, p. 1), en el que predominan los tópicos de feminismo, política y violencia, entre otros. Este campo interdisciplinario de temas vinculados con el género como categoría central se ancla en la expresión cultura de género, entendida como “aquellos elementos que determinan nuestra manera de interpretar la distinción masculino - femenino” (Pallarès, 2012, p.

191); en palabras del mismo autor, a partir de la identificación de algunos recursos culturales vamos configurando nuestra particular construcción personal de la cultura de género, asociada a tradiciones, valores, discursos, etc. Tal y como apunta Grau (2020), la reflexión acerca del concepto de género se contextualiza primitivamente en la década de los años setenta del pasado siglo XX en la esfera académica de corte feminista con el objetivo de “subrayar el carácter construido de las desigualdades entre hombres y mujeres en las sociedades humanas” (p. 20), haciendo énfasis en el hecho de que las diferencias biológicas existentes no justifican otro tipo de diferencias como las que usualmente repercuten a las mujeres en sus interrelaciones con los hombres a nivel social. Como señala García Ramírez (2016), “la investigación sociohistórica desde la perspectiva de género tiene como propósito descubrir la asimetría y las conductas de género/s presentes en el contexto que se analiza” (p. 36), ya que se constatan “ejemplos concretos en los que las mujeres españolas y de otras culturas son invisibilizadas en diferentes lugares y situaciones de las sociedades a las que pertenecen y en los medios de comunicación” (Martínez-Lirola, 2010, p. 161).

Estas desigualdades obedecen históricamente a la diferente asignación de roles, tanto en el escenario familiar como en los ambientes sociales y laborales (Ribas, 2004; Cebrián y Moreno, 2018). Si bien “en el siglo XXI ya no es posible escribir historias que no incluyan referencias de la existencia de las mujeres como agentes del cambio histórico y como objeto de consideraciones políticas” (García-Peña, 2016, p. 2), su invisibilidad ha sido una constante a nivel de la realidad sociohistórica, supeditada al patriarcado (Scott, 2002) y el androcentrismo o ginopia en la Historia (García Ramírez, 2016).

Partiendo de lo anterior, se reivindican desde el ámbito de la producción científica referido a los estudios de género cuestiones como los estudios históricos sobre las mujeres de la Antigüedad (Cid, 2015), el desfase existente entre el conocimiento sobre la historia de las mujeres en España y su influjo en la enseñanza (Correa y Espigado, 2021) o el papel de los medios de comunicación y la publicidad como agentes de socialización que influyen en la sociedad (Martínez-Lirola, 2010; Navarro y Martín, 2011). Junto a ellas, la presente investigación se acota al marco de referencia de la naturaleza cultural y social del transporte público y su *branding* para poner en valor la figura femenina y su aportación al espacio público del Metro de Madrid.

2. Metodología

La secuencia temporal de esta investigación comprende desde 1919, fecha en la que el rey Alfonso XIII inauguró la primera línea del Metro de Madrid en el tramo Cuatro Caminos-Sol, hasta la actualidad (2022). A partir de ese año, se han aprobado un conjunto de ampliaciones de algunas líneas del metropolitano de Madrid, junto con la construcción, prevista para el quinquenio 2023-2028, de nuevos intercambiadores de transporte, lo que afianzará a la

capital de España como una de las ciudades del mundo con mejor red de transportes para beneficio tanto de residentes en la Villa como foráneos.

El método empleado para la realización de esta investigación es el análisis de contenido en sus vertientes cuantitativa y cualitativa, cuyo precursor fue Krippendorff (1990), profesor en la Escuela de Comunicación *Annenberg* de la Universidad de Pensilvania (EE.UU.), así como reputado metodólogo en Ciencias Sociales y cibernético. Su obra culmen, traducida al español por la editorial Planeta con el título *Metodología de análisis de contenido. Teoría y práctica*, se circunscribe en la denominada “Comunicación y Cultura de Masas” imbricada en los Medios de Comunicación Social (MCS). Lo característico del análisis de contenido frente a otras técnicas de investigación sociológica es que es una técnica que aúna la observación y el análisis documental (López-Aranguren, 2016).

En la presente investigación, el análisis de contenido, justificado mediante la elaboración de una ficha de análisis *ad hoc* creada para la temática objeto de estudio, se ha aplicado a un universo muestral conformado por 278 estaciones del Metro de Madrid (excluidas las que figuran como nudo de comunicación con igual nombre en dos o más líneas) categorizadas en 15 líneas (incluida la línea 12 del Metro Sur y las líneas LM1, LM2 y LM3 del Metro Liger).

La muestra de análisis se configura mediante 73 personajes ilustres (26,25%), y únicamente existen 8 estaciones con nombre de mujer, lo que representa solamente un 10,95%, por lo que se infiere la ínfima visibilidad de las féminas en el conjunto del suburbano madrileño.

Con la finalidad de otorgarle mayor rigor científico a la presente investigación mediante el registro y la codificación de un conjunto de variables inherentes a los personajes ilustres del Metro de Madrid, se han analizado, entre otras, las siguientes variables:

- Personaje ilustre.
- La profesión y el campo de dedicación del personaje.
- El siglo en el que se desarrolló.
- El área de conocimiento.
- El género.
- La vinculación con la Comunidad de Madrid.
- La aportación científica o social.
- Los años de vida del personaje ilustre.
- La fecha de inauguración de las estaciones del suburbano de Madrid.
- La nacionalidad del personaje.
- El municipio o distrito.
- Gobierno en el poder en las inauguraciones.

3. Resultados

A continuación, se presentan los hallazgos del trabajo de investigación

fruto del análisis de contenido aplicado a las 278 unidades muestrales, de las cuales 73 corresponden a personajes ilustres.

El análisis de resultados se realiza partiendo de la descripción de las 12 variables presentadas en metodología y terminando con el cruce de algunas variables que se consideran de especial relevancia como: las áreas de conocimiento de las figuras representadas en las 73 estaciones con los años de inauguración y los gobiernos correspondientes.

Comenzando con el ámbito concerniente a la variable profesiones y campo de dedicación, se han extrapolado los siguientes resultados:

Predominan los perfiles políticos (23,29%), seguidos de los escritores (13,70%), militares (12,33%), santos (10,96%), aristócratas (6,85%), pintores (5,47%), conquistadores, médicos, músicos y obispos (4,11% en cada caso), ingenieros (2,74%) y urbanistas, deportistas, vírgenes, activistas, actores, y arquitectos con un 1,37%, en cada caso.

En lo relativo a las profesiones, se muestra cómo destacan aquellos campos de dedicación vinculados al poder y a la esfera política y militar, ámbitos de marcada índole masculina, siendo casi anecdóticos otros aspectos de tendencia históricamente femenina, como, por ejemplo, las artes escénicas o el entorno social o el de los cuidados, aspectos asociados a la esfera doméstica y, por índole, a la mujer.

Centrando el análisis en otra de las variables, la de áreas de conocimiento a las que pertenecían estas figuras de referencia, obtendríamos que pertenecen al área de Historia (32,87%), Historia de la Iglesia (16,43%), Historia Militar (15,06%), Literatura (13,69%), Historia del Arte (6,84%), Artes Escénicas (5,47%), Científica (4,10%), para finalizar con la Historia del Deporte, el Urbanismo y la Arquitectura, con un 1,84%, en cada caso.

A través del análisis de las áreas de conocimiento que practicaban estos personajes ilustres, se vislumbra, de nuevo, aquellas lideradas por los valores imperantes en las épocas de las inauguraciones, cuestiones asociadas a los triunfos militares, y a las grandes figuras de la religión católica.

Otra variable analizada ha sido la aportación científica, entendida como contribución a la sociedad a través de obras literarias y artísticas, producción científica y títulos nobiliarios, entre otros, el resultado que este análisis arroja es el siguiente: un 54,80% representan a casos de personajes ilustres que no han realizado ninguna aportación, y un 45,20% en la cual se ha realizado una aportación tangible a la sociedad.

La lectura de estos datos nos dirige a entender el alto valor simbólico de los personajes que han sido representados en el metropolitano madrileño, siendo en su mayoría figuras que no han realizado un aporte tangible y contrastable en la sociedad.

Se valoraba en este estudio el conocer cómo se premiaba el hecho de pertenencia al territorio representado, para ello se establece la variable de vinculación con la Comunidad de Madrid, donde se obtiene que el 26,03% no tiene ningún vínculo con la misma. Por el contrario, el 65,75% sí la tiene al

haber nacido, trabajado y/o fallecido en la Comunidad de Madrid. Siendo un 8,20% las figuras de los que no constan datos de su vinculación con este territorio.

Se establece una lectura positiva de aquellas figuras relevantes que tuvieron un vínculo con la Comunidad y la devolución que los gobiernos de esta realizan al reconocimiento de su dedicación a la misma.

Por otro lado, se estima relevante conocer ciertos aspectos del estilo de vida de los personajes ilustres representados en el metropolitano. Por esta razón, es pertinente conocer los años de vida que disfrutaron, como una medida de la calidad de vida acaecida. En esta variable, se ha considerado necesario dividir en intervalos de edad: un primer rango, denominada categoría juventud, refleja aquellas figuras ilustres que murieron antes de los 20 años (2,74%), en el siguiente intervalo de edad (20 a 49 años) considerados como categoría de adultos, se contabilizan un total de 12,30%, en la franja de edad consecutiva, entre 50 a 69 años, constan un 35,62% de las figuras, y en el último intervalo de más de 70 años, se corresponde al 41,10%. Finalmente, en el 8,22% de las unidades objeto de estudio no se ha podido identificar esta variable.

Se vislumbra cómo los personajes ilustres que forman parte del imaginario del metropolitano pertenecen a clases altas con ciertos recursos, dado que un 41,10% es > 70 años, entendiéndose que forman parte de ciertas clases sociales que les permiten vivir con una cierta calidad de vida, al tener acceso a cuidados de salud, y a buenos hábitos alimenticios, y, por lo tanto, poder disfrutar de una esperanza de vida superior a la media del resto de ciudadanos de aquellas épocas.

Respecto a la nacionalidad, hay un claro predominio de la nacionalidad española con un 84,93% de las unidades muestrales sobre el total de estas, y un anecdótico dato de personajes extranjeros representados con un 5,48% de nacionalidad italiana, seguido de 1,37% de tunecinos, ingleses, turcos y nicaragüenses en cada caso. Se señala, además, aquellas nacionalidades que no han sido identificadas con un 4,11%, muchas de ellas vinculadas al santoral.

Esta variable nos muestra cierta conmemoración de lo propio como construcción de referentes culturales y sociales de una comunidad.

Otro aspecto que se ha analizado en el estudio ha sido la variable que describe los distritos a los que pertenecen las estaciones de los personajes ilustres, es este dato nos encontramos con los siguientes resultados, con un 16,95% las figuras de referencia aparecen en el distrito de Salamanca, seguido de un 11,86% en los distritos de Chamberí y Hortaleza. A continuación, un 8,47% de los mismos se encuentran en los distritos de la Moncloa, Chamartín y San Blas, seguidos de un 5,08% los del Centro, Vallecas, Carabanchel, Usera y Arganzuela, continuando con un 3,39% de Fuencarral. Para terminar con un 1,69% de Pozuelo, Tetuán, Vicálvaro, Villaverde y La Latina, en cada uno de los casos.

De la misma manera, en lo relativo a la aparición de estos personajes ilustres en las estaciones de los municipios, se muestra cómo un 20% de ellos se

encuentran en el municipio de Leganés y Móstoles, seguido de un 13,33 % en Alcobendas, Getafe y San Fernando de Henares, continuando con un 6,67% en Boadilla del Monte y Alcorcón.

Se puede considerar que la mayor parte de las figuras relevantes que rescata el suburbano madrileño se encuentran en barrios de cierto estatus como el barrio de Salamanca, Chamberí y Hortaleza, seguidos de Chamartín y Moncloa que reúnen ciertas características socioeconómicas.

En relación con la categoría del siglo en el cual viven y desarrollan su vida los personajes ilustres identificados en la muestra: podemos destacar cómo el siglo XIX es donde más referentes ilustres sobresalen, con un 34,25%, seguidos del siglo XVI (27,40%), siglo XX (19,18%), XXI (2,74%), XII, XVII y XVIII (1,37%). Finalmente, el 12,33% se desconoce el siglo al que se vinculan estas unidades muestrales (normalmente se corresponden a aquellas figuras del santoral).

Las personalidades representadas en el Metro de Madrid responden a unas épocas donde sobresalían las figuras militares y religiosas, y donde se concentran grandes acontecimientos como la pérdida de las colonias españolas, en el caso del ámbito militar.

Analizando la fecha de inauguración de las estaciones, el 23,29% se inauguró después de 2005 hasta la actualidad, un 21,92% tuvo su inauguración entre 1990 y 2005, un 20,55% entre 1975 y 1990, un 12,33% de 1930 a 1945, para ser un 10,96% en los 1945-60 y de 1960-75, respectivamente. Como se puede observar el progreso tecnológico impulsa de manera notable la inauguración de estaciones nuevas que se extienden a lo largo del territorio de la comunidad, destacando la época que comprende desde 1990 a la actualidad.

Finalmente, los gobiernos que inauguran y denominan las estaciones del metropolitano con nombres ilustres han sido: con un 42,47% bajo gobiernos del Partido Popular, seguidos de un 21,22% en época franquista. En el periodo de gobierno del partido socialista se muestra un 10,96% de las inauguraciones de las estaciones asociadas a nombres de personajes ilustres, a continuación, un 9,59% en periodo de la transición, coincidiendo con un 9,59% en el mandato de Primo de Rivera, para finalizar con un 2,74% bajo el gobierno de Manuel Azaña.

Se considera relevante realizar el cruce de algunas variables que se consideran de especial interés como: las áreas de conocimiento de las figuras representadas en las 73 estaciones, con los años de inauguración y los gobiernos correspondientes.

De aquí se extrae como dato reseñable el cruce de la variable áreas de conocimiento (Historia militar) y distrito, mostrando cómo en un 45,46% de los personajes de la historia militar se encuentran en el distrito de Salamanca, frente a un 18,18% que se encuentra en San Blas para que, finalmente, con un 9,09%, se reflejen dichos referentes militares en los distritos de Tetuán, Chamberí, Arganzuela y Moncloa.

Por otro lado, se ha considerado realizar otro cruce de diferentes variables

como: las áreas de conocimiento, con los años de inauguración y gobiernos correspondientes. En esta muestra se describe cómo del total de personajes ilustres pertenecientes a la historia militar el 36,36% se nombraron respectivamente en época de gobierno de Franco y de la Transición, seguido de un 18,18% con el gobierno de Primo de Rivera, y un 9,09% en época de Manuel Azaña.

Considerando, por otra parte, las figuras relevantes del Metro de Madrid que hacen referencia a la Historia de la Iglesia fueron nombrados en un 75% por el gobierno del PP, el 16,6% en el gobierno del PSOE y el 8,3% durante el gobierno de Franco.

En lo concerniente a los personajes literarios de las estaciones de metro analizadas, se destaca cómo el 30% se denominan bajo el gobierno del PSOE, el 20% con gobiernos del PP y Primo de Rivera, respectivamente, y un 10% en época de Azaña y Franco.

Por otro lado, el 75% de las figuras de las artes escénicas se nombran bajo el gobierno del PP, y un 25% en la época franquista.

Se ha considerado analizar como la última de las variables del estudio, la variable de género, dado que vertebraba el eje de análisis de nuestra investigación.

Según el análisis realizado del total de los personajes ilustres del metro de Madrid, el 89,05% de los mismos son representados por el género masculino y un 10,95% por el género femenino, siendo un claro reflejo de la asimetría representativa de los referentes histórico-culturales de las diversas épocas tratadas en nuestra investigación.

Centrándonos en detalle en la descripción de las mujeres representadas en el metropolitano encontramos las siguientes figuras y los gobiernos que las erigieron, siendo un 75% los gobiernos del Partido Popular, 12,50% por gobiernos del Partido Socialista Obrero Español y 12,50% bajo el mandato de Franco.

Se describen a continuación, las mujeres representadas en el metropolitano de Madrid: Eugenia de Montijo, aristócrata casada con Napoleón III; Manuela Malasaña, bordadora y figura destacada de la revuelta contra la invasión de Murat; María Tudor, reina consorte de España defensora acérrima del catolicismo en su reinado en Inglaterra, la Infanta Sofía; hija del actual rey Felipe VI, y segunda en la sucesión al reinado; los Reyes Católicos (con Isabel La Católica), y finalmente; la Virgen del Cortijo, todas ellas visibilizadas bajo el gobierno del Partido Popular (PP).

Por otro lado, en la época de Franco, se inaugura la estación que da nombre a La Latina (Beatriz Galindo), gran concedora de las letras y del latín, de ahí su sobrenombre.

Por último, se identifica a Concha Espina, escritora de renombre y Premio Nacional de Literatura, nombrada en el mandato del Partido Socialista Obrero Español (PSOE).

Se detecta en las mujeres descritas la pertenencia a una categoría aristocrática que les permitía cierta visibilidad social aupada por las

oportunidades brindadas por su estatus dentro de la sociedad. Por lo tanto, la representación de mujeres fuera de esta clase social es prácticamente inexistente, la cultura popular y en especial aquella materializada por las mujeres, no tiene cabida entre las personalidades representadas en el suburbano. Sin embargo, se percibe cómo la figura de la mujer es representada como objeto de adoración por medio de alusiones a imágenes de la simbología católica, como se puede observar en algunas estaciones del Metro de Madrid que utilizan nombres alusivos a las féminas (Las Musas, Fuente de la Mora), así como otras que están relacionadas con la religión católica en su categoría de vírgenes (Atocha, Sierra de Guadalupe, La Almudena, El Carmen, Begoña, Barrio de la Concepción, Barrio del Pilar, Estrella, Esperanza, La Moraleja y Parque de Santa María), aunque no incluyan este vocablo en su nombre, exceptuando la estación de Virgen del Cortijo.

4. Conclusiones

Durante el período 1919-2022, en Madrid han acaecido diversos acontecimientos que forman parte de la impronta histórica y social de la ciudad, entre otros: la II República española, la Guerra Civil española, la inauguración de la Plaza de España junto con el Edificio España, así como la creación de los Nuevos Ministerios y un centro de negocios en Azca (al estilo del Barrio de la Défense en París). Igualmente, la apertura de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) y la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), la construcción de los Hospitales Ramón y Cajal, 12 de Octubre y La Paz, los nuevos estudios de Prado del Rey de Radio Televisión Española (RTVE) y la torre de telecomunicaciones de Torrespaña (conocida popularmente como “El Pirulí”), el fallido Golpe de Estado en el Congreso de los Diputados, los incendios de la discoteca Alcalá 20, los almacenes Arias y el Edificio Windsor, el atentado del 11-M, la Cumbre de la OTAN o el temporal Filomena.

Según el análisis realizado del total de los personajes ilustres del metro de Madrid, el 89,05% de los mismos son representados por el género masculino y un 10,95% por el género femenino, siendo un claro reflejo de la asimetría representativa de los referentes histórico-culturales de las diversas épocas tratadas en nuestra investigación.

Como conclusiones a los resultados obtenidos de la investigación podemos describir que los personajes ilustres representados en el suburbano madrileño responden a hombres cuyas profesiones están relacionadas con el poder (político o/y militar), siendo estos ámbitos de marcado carácter masculino, y visibilizando a modo de anécdota otros aspectos de tendencia históricamente femenina, como, por ejemplo, las artes escénicas o el entorno social o el de los cuidados.

También se reflejan aquellas personalidades que representaban los valores imperantes en las épocas de las inauguraciones, cuestiones asociadas a

los triunfos militares, y a las grandes figuras de la religión católica. Se reconoce además aquellas personalidades que tuvieron un vínculo con la Comunidad, teniendo especial relevancia en ciertos distritos con un estatus socioeconómico alto como es el caso del distrito de Salamanca, Chamberí y Hortaleza, seguidos de Chamartín y Moncloa.

Centrándonos en detalle en la descripción de las mujeres representadas en el metropolitano encontramos a mujeres aristócratas en su mayoría, dado que su estatus social permitía cierta visibilidad y oportunidades de las que carecían otras féminas de clases inferiores. Por lo tanto, la representación de mujeres fuera de esta clase social es prácticamente inexistente, la cultura popular y en especial aquella materializada por las mujeres, no tiene cabida entre las personalidades representadas en el suburbano. Sin embargo, se resalta un ámbito donde la figura de la mujer es representada como objeto de adoración católica, (Atocha, Sierra de Guadalupe, La Almudena, El Carmen, Begonia, Barrio de la Concepción, Barrio del Pilar, Estrella, Esperanza, La Moraleja y Parque de Santa María), aunque no incluyan este vocablo en su nombre, exceptuando la estación de Virgen del Cortijo.

El metro, por su titularidad pública, debe ser democrático, facilitar el acceso a su uso, permitir un bienestar social, y, también, generar un valor simbólico que responda a los cánones igualitarios. La falta de reconocimiento en las interacciones cotidianas donde se exponen figuras destacadas para la sociedad puede alimentar la perpetuidad de una desigualdad en nuestros referentes sociales. La concesión de esa notoriedad al nombrar calles, plazas o estaciones de metro, como es el caso, perpetúa a los personajes ilustres en nuestra memoria y en nuestra cultura.

Desconocer, omitir u olvidar las espléndidas contribuciones de las mujeres, no solo perturba a las que no han logrado vislumbrar esperanza con vistas al futuro, sino que este hecho se repite y se proyecta de manera consciente o inconsciente en las nuevas generaciones. En definitiva, poner en valor el talento femenino en los sistemas del siglo XXI es activar y agilizar la paridad, ya que regulariza la figura de las féminas en todos los ámbitos, lo que facilitaría nuevos referentes y patrones de superación y triunfo, promoviendo la carrera profesional de las mujeres.

Por consiguiente, a raíz de la investigación realizada, se infiere la ínfima visibilidad de la mujer en el ecosistema social y cultural del Metro de Madrid, por lo que el tiempo y los acontecimientos, jueces implacables de nuestro devenir como sociedad, decidirán si esa falta de prevalencia femenina se transformará en una mayor representatividad para ocupar una posición más favorable de la mujer como corresponde a los cánones de igualdad entre géneros.

5. Referencias

- Amat i Salas, O. (21 de junio de 2021). Generando valor social y medioambiental. *El Periódico*. Recuperado de <http://bit.ly/3icl5ct>
- Anguita Rodríguez, F.; Duarte Monedero, B. y Flores Ureba, S. (2014). Situación actual del transporte público urbano: la visión de las empresas operadoras. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, 20(1), 16-22. <http://doi.org/10.1016/j.iedee.2013.10.003>
- Becken, S. (2006). Editorial: Tourism and Transport: The Sustainability Dilemma. *Journal of Sustainable Tourism*, 14(2), 113-116. <https://doi.org/10.1080/09669580608669047>
- Cano, L. (10 de mayo de 2021). Cien curiosidades que debes conocer en el centenario del Metro de Madrid. *ABC*. Recuperado de <http://bit.ly/3VnurjD>
- Castaño Molina, V. y Valencia Arias, A. (2016). El papel del transporte en el desarrollo de la actividad turística: un análisis bibliométrico. *Revista Geográfica Venezolana*, 57(2), 280-295. Recuperado de <http://bit.ly/3gz6fwa>
- Cebrián, I. y Moreno, G. (2018). Desigualdades de género en el mercado laboral. *Panorama social*, (27), 47-63. Recuperado de <http://bit.ly/3F1Cnlr>
- Cid López, R. M. (2015). El género y los estudios históricos sobre las mujeres de la Antigüedad. Reflexiones sobre los usos y evolución de un concepto. *Revista de Historiografía (RevHisto)*, (22), 25-49. Recuperado de <http://bit.ly/3OB4V8p>
- Cobeña Ruiz-Lopera, M. M. (2018). Alianzas estratégicas en el sector turístico: colaboración y rivalidad en entornos empresariales. *International Journal of World of Tourism*, 5(9), 16-25. <http://doi.org/10.12795/IJWT.2018.i09.02>
- Correa, M. J. y Espigado, G. (2021). La historia de las mujeres en España: de la investigación a la docencia. *Investigación en la Escuela*, (50), 21-30. <https://doi.org/10.12795/IE.2003.i50.02>
- Cruz Ruiz, E. R.; Ruiz Romero de la Cruz, E. M. y Zamarreño Aramendia, G. (2017). Marca territorio y marca ciudad, utilidad en el ámbito del turismo. El caso de Málaga. *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 3(2), 155-174. Recuperado de <http://bit.ly/3EDkvvL>
- Domingo, M. R. (25 de diciembre de 2018). Metro de Madrid: una ciudad subterránea de 294 kilómetros que cumple cien años. *ABC*. Recuperado de <http://bit.ly/3V96ODA>
- Fortes Martín, A. (2015). El transporte urbano ante el reto de la movilidad: entre la eficiencia y la sostenibilidad. En M. V. Petit Lavall y A. Puetz (Dir.). *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad* (pp. 61-79). Marcial Pons.
- Fundación Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO) (2005). *El transporte en España, un sector estratégico. Informe sobre la aportación del transporte y sus retos futuros*. Recuperado de <http://bit.ly/3VoxcBr>
- Fusté-Forné, F. (2018). Viajes en tren: el territorio y la comunicación de la identidad. *Dixit*, (28), 4-11. <https://doi.org/10.22235/d.v0i28.1577>
- García-Peña, A. L. (2016). De la historia de las mujeres a la historia del género. *Contribuciones desde Coatepec*, (31). Recuperado de <http://bit.ly/3Ucxk5Y>
- García Ramírez, C. T. (2016). Mujeres e historia. Cuestionando la invisibilidad y tornándonos visibles. *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, (29), 36-44. Recuperado de <http://bit.ly/3u7MdvD>

- Gómez Ortega, A. (2015). *Análisis del sector del transporte urbano colectivo en España: autobús versus metro, un enfoque multidisciplinar* (Tesis Doctoral). Universidad Rey Juan Carlos. Recuperado de <http://bit.ly/3i7M6xx>
- Grau Rebollo, J. (2020). Los estudios de género. En A. González Echevarría, J. Grau Rebollo y M. Valdés Gázquez (Ed.). *Cultura, Parentesco y Parentalidad: Parentalidad III* (pp. 19-27). Grup de Recerca en Antropologia Fonamental i Orientada de la Universitat Autònoma de Barcelona. Recuperado de <http://bit.ly/3V6ikYB>
- Guerrero Contreras, F. (2021). De estaciones y entornos a espacios de interfase multimodal. El caso de la Línea 1 del Tren Ligero de Guadalajara, México. *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, (13). <https://doi.org/10.5821/siiu.10016>
- Gutiérrez, A. y Blanco, J. (2021). Transporte, movilidad y territorio: perspectivas a partir de la pandemia COVID-19. *Revista Transporte y Territorio*, (25). <https://doi.org/10.34096/rtt.i25.10954>
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (11 de noviembre de 2022). *Estadística de Transporte de Viajeros. Septiembre 2022. Datos provisionales*. Recuperado de <http://bit.ly/3gFjsmW>
- Krippendorff, K. (1990). *Metodología de análisis de contenido. Teoría y práctica*. Planeta.
- López-Aranguren, E. (2016). El análisis de contenido tradicional. En M. García; F. R. Alvira; L. E. Alonso y R. M. Escobar (Coords.). *El análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de investigación* (pp. 594-616). Alianza Editorial.
- Márquez, J. A. (2015). Transporte público accesible: la experiencia de Metro de Madrid. *Estudios Turísticos*, (203-204), 219-227. Recuperado de <http://bit.ly/3EYSn7B>
- Martín Urbano, P.; Ruiz Rúa, A. y Sánchez Gutiérrez, J. I. (2012). El sistema de transporte público en España. Una perspectiva interregional. *Cuadernos de Economía*, 31(58), 195-228. Recuperado de <http://bit.ly/3OvKHNz>
- Martínez-Lirola, M. (2010). Explorando la invisibilidad de mujeres de diferentes culturas en la sociedad y en los medios de comunicación. *Palabra Clave*, 13(1), 161-173. <https://doi.org/10.5294/pacla.2010.13.1.10>
- May, A. D. (2013). Urban Transport and Sustainability: The Key Challenges. *International Journal of Sustainable Transportation*, 7(3), 170-185. <https://doi.org/10.1080/15568318.2013.710136>
- Moya, A. (2009). *Metro de Madrid 1919 – 2009: 90 años de historia*. Metro de Madrid.
- Navarro Beltrá, M. y Martín Llaguno, M. (2011). El sexismo publicitario: delimitación de conceptos e indicadores de género. Estudio empírico de la producción científica. *Pensar la Publicidad. Revista Internacional de Investigaciones Publicitarias*, 5(1), 51-73. https://doi.org/10.5209/rev_PEPU.2011.v5.n1.36922
- Observatorio de la Movilidad Metropolitana (29 de agosto de 2022). *Los retos del transporte público para superar la pandemia y la crisis energética*. Recuperado de <http://bit.ly/3VfvaUa>
- Olivares Abengózar, S. y Molina Sánchez, J. (2019). Los orígenes del metro de Madrid: cien años de ferrocarril metropolitano. *Ábaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales*, (100), 130-140. Recuperado de <http://bit.ly/3Ezf5C8>
- Pallarès Piquer, M. (2012). La cultura de género en la actualidad: actitudes del colectivo adolescente hacia la igualdad. *Tendencias pedagógicas*, (19), 189-210. Recuperado de <http://bit.ly/3Vuz9wh>

- Reyes Schade, E. J. (2017). *El Espacio Público como Interfaz. Tranvía y Metro en Barcelona* (Tesis Doctoral). Universitat de Barcelona. Recuperado de <http://bit.ly/3AIKIIj>
- Ribas Bonet, M. A. (2004). Desigualdades de género en el mercado laboral: un problema actual. *DEA Working Papers*, (6). Recuperado de <http://bit.ly/3ECGYJl>
- Sanabria Gómez, S. A. (2008). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX. *Apuntes del CENES*, 27(46), 141-182. Recuperado de <http://bit.ly/3tUyOqO>
- Scott, J. (2002). El género: una categoría útil para el análisis. Op. Cit. *Revista del Centro de Investigaciones Históricas*, (14), 945. Recuperado de <http://bit.ly/3VpIkhp>
- Serna Luna, E. (2021). De hidalgos y avatares: el Metro como espacio cultural de la Ciudad de México. *Bitácora Urbano-Territorial*, 31(2), 143-156. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n2.89786>
- Servimedia (11 de marzo de 2022). Renfe recibe el premio “Madrid Capital Internacional” por ser “el mejor y más rápido medio de transporte público”. Recuperado de <http://bit.ly/3AJRv4h>
- Sokil, J. P. y Osorio, L. (2022). Producción científica en el campo de los estudios de género: análisis de revistas seleccionadas de Web of Science (2008-2018). *Revista Española de Documentación Científica*, 45(1), e320. <https://doi.org/10.3989/redc.2022.1.1849>
- Turismo en Madrid (20 de octubre de 2021). *Metro de Madrid: curiosidades, historia, planos y tarifas*. Recuperado de <http://bit.ly/3tXW8UH>
- VV. AA. (2019). *100 años de Metro en Madrid: de Cuatro Caminos al Centenario*. Editorial La Librería.