

## **TIERRA FERROVIARIA**

**Margarita Reyna Castro Sánchez. Jefa de estación<sup>1</sup>**

**Patricio Juárez Lucas<sup>2</sup>**

### **Resumen**

La historia de las mujeres es una nueva veta historiográfica, que fue impulsada por el feminismo desde mediados del siglo pasado, en el caso de nuestro país las mujeres son sujetos sociales cuya participación ha sido un elemento importante para la conformación del Estado-nación y que su contribución como agentes históricos vale la pena de ser estudiada, en ese sentido, a través del uso de un testimonio y de las fuentes documentales de Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) en el presente artículo se hace una semblanza biográfica de Margarita Reyna Castro Sánchez quien llegó a ocupar el puesto de “Jefa de Estación” en los Ferrocarriles Nacionales de México, se trata de una primera aproximación cuyo objetivo es motivar la elaboración de investigaciones sobre los distintos aspectos de la participación femenina en el sector ferroviario en México.

### **Palabras clave**

Historia de las mujeres, Trabajadoras en el ferrocarril, Ferrocarriles Nacionales de México, Género, Discriminación.

### **Introducción**

Es un fenómeno internacional que el trabajo dentro del sector ferroviario haya sido históricamente construido como una profesión masculina, por ejemplo, los trabajos de Shirley Burman<sup>3</sup> y Helena Wojtczak<sup>4</sup>, develan la interesada invisibilización de la contribución de las mujeres al sector ferroviario, americano y británico, respectivamente. En suma, existe suficiente evidencia empírica para afirmar que el empleo ferroviario ha sido, y sigue siendo, un espacio de trabajo poco permeable para las mujeres.

En el caso particular de nuestro país, no obstante los avances en la historiografía de mujeres<sup>5</sup>, hay muy pocos trabajos relacionados con respecto a su participación en el sector ferroviario, pese a que existen experiencias que, aun siendo marginales, merecen ser conocidas y estudiadas desde las Ciencias Sociales, en ese sentido el objeto del presente artículo es presentar una aproximación a los estudios del empleo femenino dentro del sector ferroviario mexicano, a través de la semblanza biográfica de Margarita Reyna Castro Sánchez quien llegó a ocupar el puesto de “Jefa de Estación” en los Ferrocarriles Nacionales de México. Esperando abrir la posibilidad de incorporar la perspectiva de género<sup>6</sup> al estudio social de los ferrocarriles para explicar y comprender la construcción de las relaciones sociales jerárquicas dentro del sector ferroviario.

## **I. Los primeros años**

Margarita Reyna Castro Sánchez nació en un campamento ferroviario el 9 de junio de 1943, era un campamento de remachadores y estaba situado a un costado de las vías del Ferrocarril Panamericano (Ixtepec, Oaxaca-Ciudad Hidalgo, Chiapas) en un punto cercano a la estación de Arriaga en el estado Chiapas. Los trabajadores que vivían en estos campamentos eran la fuerza de trabajo itinerante que laboraba a lo largo de sistema ferroviario y que daba mantenimiento a las vías del ferrocarril. Su padre fue Antonio Castro Díaz, remachador de puentes y en el momento de su nacimiento, él se encontraba trabajando en el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en las inmediaciones de Arriaga, Chiapas, mientras que su madre Virginia Sánchez Cruz era ama de casa.

Los Castro eran en su mayoría de estirpe ferrocarrilera, el más sobresaliente de ellos, podemos decir, fue Elías Castro Ortega, abuelo de Margarita. Una de las estaciones de bandera del Ferrocarril Panamericano, lleva su nombre, estación en los límites del estado de Chiapas y Oaxaca, para más precisión, se ubica en el kilómetro 123 de la línea K, Ixtepec Oaxaca-Ciudad Hidalgo Chiapas.

Sin duda alguna, Margarita Reyna también fue un personaje importante dentro de la familia Castro y del gremio ferrocarrilero, consiguió lo que pocas mujeres en esa época se habían atrevido a hacer, incursionar en el mundo ferroviario. Comenzó como todo trabajador de la empresa, desde abajo, y logró ascender hasta el puesto de jefe de estación en Contreras, Distrito Federal, puesto que conservó hasta 1998 cuando se jubiló.

## **II. Aprendizaje del oficio**

Los trabajadores ferrocarrileros, de los llamados “*sistemales*”, llevaban una vida nómada y se desplazaban por todo el sistema ferroviario de nuestro país para cumplir con el trabajo diario, con ellos iban sus familias, es así como Margarita tuvo que desplazarse desde temprana edad al sitio designado a sus padres. En sus primeros años de vida, Margarita estuvo al lado de su padre, la familia se desplazó junto con el campamento de remachadores. Este trajinar afectaba directamente a los hijos de los ferrocarrileros, de manera particular la educación de ellos. Margarita cursó el primero y el segundo año de la educación primaria en Matías Romero, Oaxaca. Pero en esos años su padre fue enviado a Monterrey, Nuevo León, y ella se queda bajo la custodia de una tía paterna en Arriaga, Chiapas, lugar donde estudia el tercero y el cuarto grado. Más tarde, cuando su padre siente que ha alcanzado cierta estabilidad en Monterrey manda a traer a sus hijos y de esta forma

Margarita llega a esa ciudad, donde cursa el quinto y sexto grado, así concluye su educación primaria.

La familia continúa establecida en la ciudad de Monterrey, a pesar de que el padre de Margarita había sido trasladado a Reynosa, Tamaulipas. En ese tiempo Margarita se capacita y estudia una Carrera Comercial, aprende materias como taquigrafía, mecanografía, redacción, y todo lo relacionado con la oficina. Y al mismo tiempo comienza a trabajar en un establecimiento comercial, con el fin de apoyar a la familia.

A principios de la década de 1960, su padre fue movido hacia la línea del antiguo Ferrocarril Internacional Mexicano en el Estado de Durango, (Durango-Torreón Coahuila), estableciéndose en la estación de Yerbanis, Durango. En este lugar Margarita comienza su aprendizaje en el manejo y conocimiento de la telegrafía, convenciendo a los jefes de estación y telegrafistas que le enseñaran ese oficio, sin embargo, estos ponían como primera condición que obtuviera la anuencia paterna, por lo que Margarita convence a su padre y obtiene la anuencia para poder incorporarse al mundo ferroviario. En este ir y venir del campamento de remachadores, enseguida se trasladaron a Pedriceña, estación en la continuó su aprendizaje sobre el manejo del telégrafo. Sin embargo, en el siguiente movimiento, la familia Castro fue a dar a la estación de Aguascalientes, lugar donde continuó con sus prácticas como telegrafista, esto quedó asentado en la solicitud de empleo que obra en su expediente de personal, de acuerdo con este documento, Margarita realizó prácticas de telegrafía en Aguascalientes de 1961 a 1963.

Margarita tenía claro su deseo de ascender en la escala laboral ferrocarrilera, también sabía que de la única forma de lograrlo era capacitándose y estudiando, por lo que ya trabajando como telegrafista decidió estudiar la secundaria y la preparatoria, en ese tiempo logró llegar hasta el tercer semestre de preparatoria (en aquellos años la escuela preparatoria constaba de cuatro semestres), sin embargo se ve a orillada a abandonar la escuela preparatoria pues desapareció la que se encontraba cerca de su casa y a la vez fue llamada a hacer el examen en la ciudad de México como telegrafista, esto en el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera. Cuando estaba trabajando en Acámbaro, como telegrafista decide trasladarse a la ciudad de México a realizar el examen de Jefe de estación, el examen requería de una preparación de un año, por lo menos. Años después, busca seguir capacitándose y realizar el examen para ascender al siguiente nivel del escalafón, despachador de trenes.

### III. Mujer independiente

Desde muy joven Margarita, casi niña todavía tuvo claro que deseaba ser independiente y para ello tenía que trabajar, pero de oficinista no, pues esa especialidad no le agradaba. Fue por eso por lo que decidió aprender la telegrafía desde el momento en que el su padre se encontraba en Yerbanis, en esa estación inició el camino de su independencia, para ello tuvo que convencer a su papá para que le diera anuencia, en ese momento tuvo que derribar las reticencias del padre, quien creía que su hija no podría ni debería trabajar en un entorno de hombres y machismo, donde el lenguaje diario eran las *leperadas*.

Cuando la familia Castro Sánchez llegó a Aguascalientes, Margarita continuó con la construcción de su independencia, decidió ir a hablar personalmente con el jefe de la oficina telegráfica para practicar sus conocimientos del lenguaje *morse*. Fue sola pues su padre no la acompañó, él le había señalado que si le iba mal sería solamente culpa de ella.

Las posiciones encontradas entre padre e hija continuaron, volviendo a manifestarse claramente cuando están en Acámbaro, en ese momento Margarita decide ir a la ciudad de México a realizar el examen de jefe de estación, su padre le había dicho que para qué quería ser jefe de estación al rato se iba a casar e iba a mandar todo al diablo pero ella tenía claro que no podría contar con el apoyo del padre que para financiarse los últimos meses de capacitación tenía que trabajar, así lo hizo, supliendo al telegrafista de Tlatilco, Distrito Federal, pues ya tenía conocimiento de los movimientos en esa estación.

Margarita se volvió independiente con respecto a su padre, de esa misma forma actuará ante su esposo. Cuando estaban trabajando en Donají, Oaxaca, él como jefe de estación y ella como telegrafista, él le había insistido que renunciara a ese trabajo, y ella había respondido negativamente, meses después el tiempo le daría la razón, pues ella se quedó como único sostén de la familia, trabajando ya como jefe de estación, cuando su esposo fue destituido como despachador de trenes, debido a que había dado una orden mal y provocado un choque de trenes, castigo que fue levantado al año.

En el tiempo en que Margarita estuvo trabajando en Lagunas, Oaxaca, llegó el boletín de la estación de Contreras, el cual ofrecía el puesto de jefe de estación, por esas mismas fechas llegó una persona a verificar los movimientos de la estación, a quien le preguntó cómo era la estación de Contreras, éste le respondió, entre otras características, que abajito estaba Ciudad Universitaria, esta información la puso a pensar en sus hijos, el mayor de ellos a punto de concluir la secundaria

por que pronto necesitaría entrar a la preparatoria, con lo que decidió realizar el examen y solicitar Contreras, al aprobar el examen le fue asignada la estación y se dispuso a mudarse a la ciudad de México, cuando le comunicó esto a su esposo, éste no estuvo de acuerdo, pero Margarita mantuvo su decisión y se trasladó a Contreras, a los dos meses él llegó a alcanzar a la familia.

Ser independiente para Margarita fue una lucha constante a lo largo de vida ferrocarrilera, algunas batallas las ganó y otras más las perdió, algunos fuegos amigos no los pudo apagar. Su esposo no le permitió que fuera instructora de jefes de estación, él no quiso que se examinara como despachador de trenes.

#### **IV. De estirpe ferroviaria**

Margarita proviene de familia de raigambre ferrocarrilera. Por el lado paterno ya hemos señalado el caso de su abuelo; Elías Castro Ortega, de su tío del mismo nombre y así como primos, uno de ellos trabajó como oficinista en Valle de México. Por el lado materno, Margarita tenía tíos trabajando en los talleres de Arriaga Chiapas, un herrero, un soldador, un cablero que auxiliaba en los trabajos de una grúa, y algunos sobrinos.

Y para no desentonar Margarita se casó en el año de 1967 con Alfredo Fuentes, en ese momento telegrafista, con el procreó tres hijos. El mayor de nombre Arturo, nació el 2 de junio de 1969, trabajó en el departamento de servicios especiales y vigilancia, de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), se desempeñó como escolta de Andrés Caso Lombardo, cuando éste era gerente de FNM, y cuando fue designado Secretario de Comunicaciones y Transportes se lleva consigo su escolta personal por lo que Arturo renunció a FNM, en la actualidad trabaja como supervisor de vigilantes en esa Secretaría. Su hija Janeth quien nació 6 de noviembre de 1973, llegó a figurar como mensajera en el departamento de transportes, aunque fue de manera fortuita, pues nunca trabajó como tal. Ella llegó a figurar en tal escalafón pues en alguna ocasión Margarita se había inscrito para estudiar inglés en el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, pero el horario de las clases se traslapaba con el del trabajo en la estación, por lo que mandó a Janeth para que la supliera en la capacitación, de esa forma hizo relaciones entre las oficinistas que se estaban estudiando. Janeth estudió Pedagogía y alcanzó a trabajar en una editorial. El menor de los hijos de Margarita, José Alfredo estudió Ciencias de la Comunicación y actualmente trabaja en una institución bancaria.

## **V. De una estación a otra**

Una vez que Margarita realizó los exámenes respectivos, se encontró disponible para empezar a trabajar en los ferrocarriles, comenzó su largo peregrinar por diferentes estaciones durante su extensa vida ferrocarrilera. Su tío Elías Castro, en ese momento jefe de despachadores en el Distrito Federal, le sugiere que asiente escalafón aquí y luego se traslade a su división, Matías Romero. Pues allá hay bastante trabajo, es así como Margarita asienta escalafón como telegrafista en la estación de Tlatilco y enseguida se trasladó al Istmo de Tehuantepec y comienza a trabajar. En los primeros años, de 1963 a 1965, se desempeñó como telegrafista emergente en diferentes estaciones como: Jesús Carranza, Medias Aguas, e Hibueras, en el estado de Veracruz, estaciones a los que volverá posteriormente como jefe de estación extra. Trabajó, oficialmente, como telegrafista de 1965 a 1969, los tres primeros años en Jesús Carranza y el año de 1969 en Matías Romero. Estos primeros trabajos que le asignan parecieran tener cierto dejo de discriminación, pues la mandan a lugares inhóspitos, lugares donde los trabajadores del sexo masculino no querían ir, tal es el caso de la estación de Hibueras, donde, dice ella, estaba infestado de mosquitos, y no había luz eléctrica, para alumbrarse recurrían a los quinqués, sitio donde estuvo 8 meses y soportó estas condiciones adversas, todas estas vicisitudes fueron forjando el carácter de Margarita y la fortalecieron para el trabajo ferroviario.

En la especialidad de jefe de estación sentó escalafón en Maravillas, Hidalgo. Es el inicio de su largo peregrinar por estaciones del altiplano central, en esta zona trabajó en estaciones como El Salto, Hidalgo; Huehuetoca, Estado de México; Acámbaro, Guanajuato, entre otras.

En el año de 1970, Margarita empezó a trabajar en Donají, Oaxaca, en la categoría de jefe de estación. Allí estuvo trabajando los siguientes 8 años. En 1978 es asignada a la estación de Lagunas Oaxaca, donde laborará hasta el año de 1987, en esa fecha acepta el ofrecimiento para hacerse cargo de la estación Contreras en el Distrito Federal.

Para Margarita, los años como jefe de estación estuvieron llenos de obstáculos, de retos, pero también de realizaciones, tanto en la vida laboral como en la familiar. Durante la época en que Margarita entra al mundo ferrocarrilero, éste seguía siendo un entorno masculinizado, aunque el trabajo femenino en los ferrocarriles ya tenía una historia de cincuenta años, el avance que fueron logrando las mujeres en este campo era en muchas ocasiones gracias a la determinación de ellas por derribar obstáculos, tanto del entorno familiar como del externo.

Margarita se enfrentó muchas veces con desaliento, con discriminación, valga solamente el ejemplo de cuando llegó a trabajar como telegrafista a la estación de El Salto, Hidalgo, donde, nos cuenta, que el primer día de trabajo se arremolinaron en las ventanas de la estación unos *sombrerudos* y la estuvieron observando, durante horas y horas, realizar su trabajo, aunque el jefe de estación le decía que no le estaban haciendo nada, pero ella sentía incomodidad de ser observada por estos hombres.

También tuvo que hacer frente al hecho mismo de que el trabajo como jefe de estación fuera una labor eminentemente masculina, considerando que para esos años dicho puesto requería hacer los trabajos de mover objetos pesados para su carga descarga o entrega, para ello Margarita muchas veces tuvo que hacer esa labor, aunque en otras ocasiones se auxilió de otros trabajadores para ese trabajo.

Además, en ese puesto, de jefe de estación se enfrentó al burocratismo de algunos trabajadores de antaño, y aún de una que otra de su mismo género, quienes le ponían toda clase de trabas para realizar su trabajo, no hacían equipo para entregar los trabajos a tiempo.

Los años fueron pasando, Ferrocarriles Nacionales de México fue reestructurado, algunas líneas fueron cerradas por incosteables o por peligrosas para las manchas urbanas, parece ser que ésta última razón fue el motivo para cerrar la línea de México a Balsas, y por ende la estación Contreras, ubicada en el kilómetro 28 de esa línea. Para ese momento los trenes ya solamente llegaban a Cuernavaca; en 1997 se cancela la línea de San Pedro de los Pinos a Cuernavaca y a Margarita le asignan la estación sobreviviente de Julia, como jefe de estación de confianza, sin embargo, las secuelas del accidente que había sufrido, un año antes, aún persistían en ella y no la dejaban trabajar al cien por ciento como ella estaba acostumbrada por lo que aceptó jubilarse en el año de 1998.

## Fuentes

### Archivo

Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (AHCEDIF), Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Matías Romero, Serie expedientes de personal, número 384, 1963-1990.

Archivo de la Palabra Jesús García del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, entrevista Patricio Juárez Lucas/Margarita Reyna Castro Sánchez.

### Bibliografía

Ballesteros, Esmeralda, “Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido”, en *Actas del XI Congreso Español de Sociología (Volumen I)*, Madrid, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Universidad Complutense de Madrid, 2013.

Burman, Shirley, “Women and Railroading”, *Trains Railroad History*, Núm. 16, 2009.

Jaiven, Ana Lau, “La historia de las mujeres. Una nueva corriente historiográfica”, en Patricia Galeana, *Historia de las Mujeres en México*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2015.

Wojtczak, Helena, *Railwaywomen. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace*, Hastings, The Hastings Press, 2005.

---

<sup>1</sup> Este artículo está sustentado en una entrevista que el autor realizó a Margarita Castro Sánchez el 22 de mayo de 2012 y el expediente personal de ella resguardado en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF).

<sup>2</sup> Jefe de Departamento del Archivo Histórico, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura. Correo electrónico: [pjuarez@cultura.gob.mx](mailto:pjuarez@cultura.gob.mx)

<sup>3</sup> Shirley Burman, “Women and Railroading”, en *Trains Railroad History*, Núm. 16, 2009.

<sup>4</sup> Helena Wojtczak, *Railwaywomen. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace*, Hastings, The Hastings Press, 2005.

<sup>5</sup> “Con más de cuarenta años de investigaciones y con un acervo considerable de publicaciones, la historia cuyo tema se aboca a las mujeres en México ya nos es un campo nuevo, o no debería de serlo; no obstante, si bien empieza a haber un reconocimiento intelectual, éste no viene acompañado de un reconocimiento institucional”. Ana Lau Jaiven, “La historia de las mujeres. Una nueva corriente historiográfica”, en Patricia Galeana, *Historia de las Mujeres en México*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2015, pp. 34-36.

<sup>6</sup> La historiografía mexicana que investigan sobre las mujeres recurrieron a la categoría género, en tanto categoría explicativa, a partir de los años ochenta del siglo pasado, como una forma de interpretar, resignificar y comprender la participación femenina en el tiempo “como parte de un entramado de relaciones que las define en su especificidad como sujetos subordinados”. *Idem*.