



TIERRA FERROVIARIA

La participación de la mujer en los Ferrocarriles Nacionales de México durante las primeras décadas del siglo XX. Un acercamiento desde las fuentes documentales del CEDIF.

Isabel Bonilla,
Jefe de Departamento de Biblioteca especializada

Resumen

En agosto de 1931, la revista *Ferronales*, publicó *A las damas ferrocarrileras*¹ en la que informó a los lectores sobre la intención de “dar a la publicidad datos e informes relativos a las honorables y simpáticas damas que prestan sus servicios en estos ferrocarriles”, y tres meses después publicó otra nota en dónde dio a conocer que la señorita Margarita Talbott Stevens, editora del *magazine* del Baltimore a Ohio quería resaltar el trabajo de la mujer ferrocarrilera mexicana. Así nació la idea de convocar al personal de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) para participar enviando información que pudiera ser utilidad, previa autorización de las mujeres rieleras, como contenido de la nueva sección “El Feminismo Ferrocarrilero”. De esa fecha hasta mayo de 1937, se publicaron 41 biografías de mujeres ferrocarrileras mexicanas en su mayoría, taquígrafas y enfermeras.

Por ese tiempo se llevaron a cabo congresos y reuniones entre las distintas asociaciones gremiales que representaban a los hombres del riel que facilitaron la creación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, en enero de 1933 y la publicación de normativas en apoyo a los trabajadores. En paralelo, se realizaron diversos congresos de mujeres, nacionales y extranjeros, que derivaron en una mayor presencia de la mujer en las actividades políticas, económicas y sociales. En ese contexto, los Nacionales de México facilitaron la contratación de mujeres en los diversos departamentos que tenía la empresa; les dieron un espacio y voz.

Este ensayo tiene el propósito acercar a los investigadores a las diversas fuentes documentales que existen, en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, relacionadas con el trabajo de las mujeres en FNM, durante las primeras décadas del siglo XX. Cabe decir que para su elaboración se revisaron las nóminas de septiembre de 1927 y noviembre de 1932 correspondientes a Oficinas generales de Nacionales de México y la Revista Ferronales de junio de 1930 a diciembre de 1937, además de bibliografía relacionada con el tema.

Palabras claves: Fuentes documentales, mujeres ferrocarrileras, feminismo ferrocarrilero.



La historia de la mayoría de las mujeres está oculta por el silencio o por adornos que equivalen al silencio.
Virginia Woolf

La mujer ferrocarrilera

María Velázquez,² es una de las primeras mujeres mexicanas que logró obtener, en la década de 1930, una jubilación en Ferrocarriles Nacionales de México.³ Su caso podría parecer extraordinario, atípico y fuera de la norma máxime si pensamos que el gremio ferrocarrilero se distinguió por contratar, en su mayoría, a hombres. Sin embargo, muchas mujeres que contribuyeron con su trabajo en el fortalecimiento de esta industria quedaron en el anonimato y todavía hoy están a la espera de ser reivindicadas.

También podría decirse que la incorporación de la mujer en el mundo laboral en las décadas de 1920 y 1930, en particular, en el del ferrocarril, aunque no llegó a representar ni 2% de la fuerza de trabajo.⁴ Su papel resultó significativo y permitió que al paso de los años se convirtieran en un eslabón clave del enorme engranaje ferroviario. Muchas de ellas ingresaron al mercado laboral atendiendo a razones diversas, entre las que se cuentan: necesidad por causa de viudez, apoyo familiar o desapego e independencia a la misma. En palabras de F. Nava, colaborador de la Revista *Ferronales*, las mujeres se incorporaron al gremio:

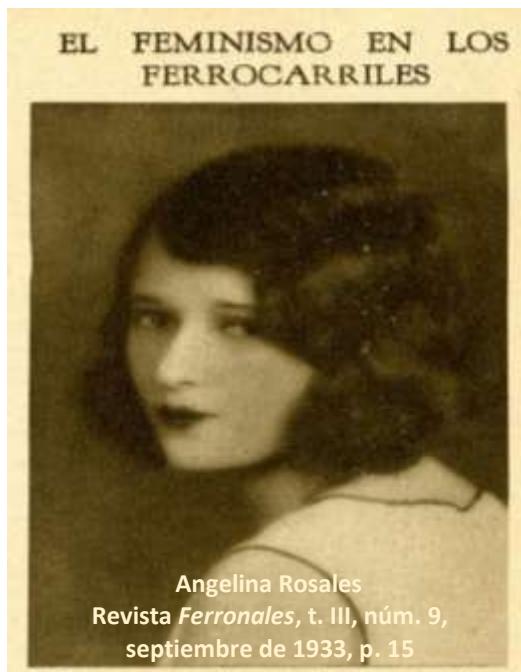
“Pues sencillamente porque hay mujeres sin padres; porque hay mujeres que sostienen a sus padres; porque hay mujeres sin padre que sostienen a su madre; porque hay mujeres sin padres que sostienen a sus hermanos pequeños; porque hay viudas que se sostienen; porque hay viudas que sostiene a sus hijos; porque hay mujeres que aun teniendo a sus padres y hermanos, viven en situación estrecha y desean cooperar en el sostenimiento de la casa y proporcionarse a sí mismas lo que sus legítimas aspiraciones les reclaman; y finalmente, porque aun cuando abundan en grado máximo los noviazgos, hay crisis de casamientos, de lo cual la mujer no tiene la culpa”⁵

Ahora bien, los datos con los que contamos hasta el momento nos permiten asegurar que, en los primeros años del siglo XX el número de mujeres contratadas por las empresas ferroviarias del país fue mucho menor al registrado en años posteriores. En palabras de Francesca Gargallo “Un alto porcentaje de mujeres se incorporó a las labores productivas en fábricas y talleres, se empleó en trabajos informales como el servicio doméstico y la venta callejera, o participó en la enseñanza y la burocracia, creando las condiciones para el incremento de su participación en asociaciones obreras y sindicatos” y añadiría, otras más se involucraron en el movimiento armado de 1910, como enfermeras⁶ de los grupos en pugna. Sin embargo, la posibilidad de empleo en la industria ferroviaria fue una buena opción para las hijas, esposas y viudas de los trabajadores del riel que requerían un empleo respetable en la década siguiente.

Durante el mes de septiembre de 1927, Ferrocarriles Nacionales de México contrató a 151 mujeres para ocupar los puestos de taquígrafas, en las modalidades de ayudantes y traductoras inglés-español; mecanógrafas, estenógrafo, telegrafistas, taquimecanógrafas; enfermeras,⁷ administradoras, ayudantes de farmacéutico,⁸ cocineras, galopinas, lavanderas, entre otras funciones, en las Oficinas Generales en los Departamentos de contabilidad, legal, personal, contaduría, auditores de trenes; tesorería general; tráfico; electricidad y telégrafos; vías y edificios; conservación de vías; almacenes; en el Hospital Colonia y el de Tuberculosis ubicado en Tlalpan. De esas 151 mujeres contratadas por la empresa, 48 estaban afiliadas a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S. C. L.⁹ y pagaban una cuota mensual que iba de los 5.25 a los 8.8 pesos, la cual se utilizaba en los gastos de representación ante la empresa de los Nacionales de México.

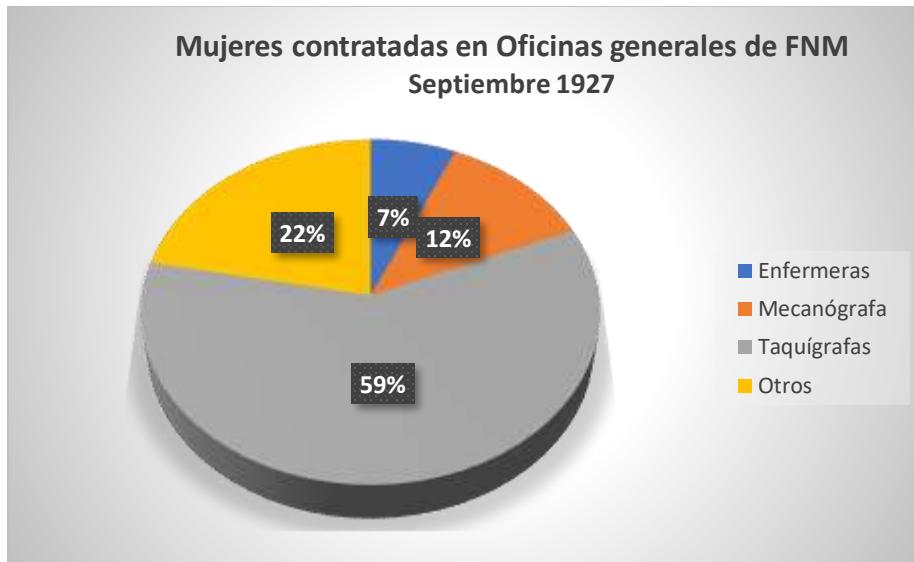
Destacan de entre esas mujeres, la taquígrafo Angelina Rosales quien, para 1927, tenía una antigüedad de dos años en el Almacén de papelería, percibía un salario de 195 pesos mensuales y daba 9 pesos de cuota sindical, la más alta registrada para ese año, y la taquígrafo Sofía Salcedo, que trabajó para el Oficial mayor de la oficina del cirujano en jefe en el Hospital Colonia cuya antigüedad era de 13 años, devengaba un salario de 280 pesos y pagaba 6 pesos de cuota sindical. Cabe hacer notar que ésta última continuó escalando y para noviembre de 1932 ya se desempeñaba como Oficial Mayor recibiendo un sueldo de 500 pesos y pagando una cuota sindical de 4.75 pesos mensuales. Y todavía más, en 1934 ya tenía reconocida una antigüedad de 20 años de servicio.¹⁰





Añadiendo a lo anterior, debemos resaltar que, de las 151 mujeres mencionadas, 29 tenían un salario mensual que iba de los 30 a los 95 pesos, de los más bajos para ese momento y 12 percibían un salario que iba de los 290 a los 425 pesos,¹¹ de los más altos dentro del gremio ferrocarrilero. En ambos casos ninguna de ellas era sindicalizada.¹² También vale destacar que todas las mujeres recibieron, en cuanto a percepciones salariales un trato equitativo al de los hombres. Es decir, al mismo trabajo, mismo sueldo. Y como no iba hacer de esa manera si la reglamentación que se generó en la década de 1920 así lo establecía. Por ejemplo, en el

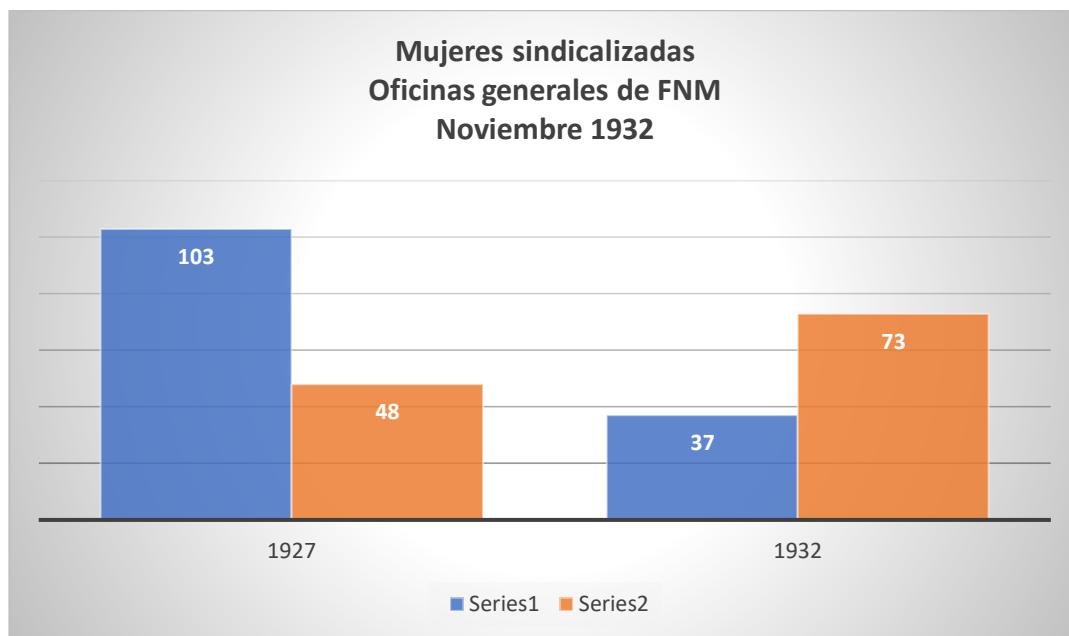
Convenio celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos y la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S. C. L., firmado el 15 de febrero de 1922, se estipuló en el Capítulo I, Artículo 1 que todos los empleados, jefes de oficina o departamento, sin excepción, pertenecientes a la Alianza de Ferrocarrileros, S. C. L., que prestaran sus servicios en departamentos o dependencias de ferrocarriles tenían derecho a los beneficios del Convenio y que el orden de categorías para todos los empleados desde mensajero a Oficial Mayor sería el mismo, además se consignó en el artículo 6 que los taquígrafos que desearan ocupar un puesto en el escalafón de empleados debían aprovechar una vacante que estuvieran en relación con sus conocimientos y aptitudes y que todos tendrían las mismas oportunidades siempre que presentaran certificado que los acreditará haber cursado instrucción primaria y superior, no padecieran enfermedades contagiosas, presentarán solicitud manuscrita y examen, aunque ya estuvieran trabajado en la empresa. Y acotaba en el artículo 14, frac. 3^a por ningún motivo se daría preferencia a quienes tuviera recomendación oficial o particular, quedando establecido que sólo se reconocerían aptitudes, antigüedad y méritos alcanzados en el servicio de la empresa.¹³



Cabe destacar que, de las 151 mujeres, 7 % trabajaban como enfermeras y se regían conforme al *Reglamento del Departamento médico*, de 1926; 22 % ocupaban puestos diversos; 59 % eran taquigrafas, 12 % mecanógrafas tenían una protección laboral basada en el convenio firmado entre la Alianza y Nacionales, en 1923. Es decir, según el capítulo XV, los puestos de taquigrafos eran de escalafón y para acceder a ellos la o los interesados debía revisar el listado de vacantes el cual era boletinado por treinta días en el sistema. Si dentro del plazo estipulado para los boletines no se recibía ninguna solicitud, entonces los Ferrocarriles podía solicitar taquigrafas a la Alianza. Además, para la asignación de vacantes, se tomaba como base la antigüedad que mostraba el escalafón respectivo y la especificación de los grupos, los cuales se dividían en tres: los de planta, que eran los puestos de taquigrafos que estaban en servicio y que fueron adquiridos conforme con la reglamentación general del convenio. Los reducidos que pertenecían a los taquigrafos (as) que se encontraban sin trabajo por supresión de oficinas o reducción de personal y los puestos de extras eran ocupados provisionalmente. Por su parte, la Gerencia General llevaba a cabo el escalafón general de taquigrafos, formulándolo por primera vez la Alianza, mostrando nombre, oficina, departamento en que trabajan, sueldo y antigüedad. Cabe decir que para figurar en el escalafón la interesada tenía que ser miembro activo de la Alianza.¹⁴

Para 1932, la empresa de los Nacionales estaba en un proceso de reorganización que implicó la supresión de algunas oficinas y provocó ajustes en la contratación de personal. Así, en noviembre de ese año se registró un total de 110 mujeres en Oficinas Generales, de las cuales 71 eran sindicalizadas y daban una cuota que iba de los 4 a los 6.75 pesos. Es decir que, en relación con lo registrado en 1927, el número de mujeres representadas por la Alianza aumentó de 48 a 73,

en términos porcentuales paso de 31 a 65.7 % aunque el número de contratadas disminuyó de 151 a 108.



Los puestos que siguieron siendo los más demandados fueron los de taquígrafas¹⁵ y sus sueldos oscilaron entre los 50 y 350 pesos.



Destacan por su antigüedad: Ana María Rodríguez, Andrea Zacarías, Angela Jiménez, Antonia López, Aurea Serrano, Carolina Hernández, Carolina Romero, Concepción Chico, Concepción Vega, Consuelo Solano, Dominga Martínez, Elena Domínguez, Elena Isunza, Elvira Zarco y M., Emma Chavira, Esperanza Ocariz de Gómez, Felicitas Bernal, Irene Rodríguez, Josefina Larrea, Josefina Sandoval, Julia Gómez Anaya, Julia Renstrom, Julieta Ramos, Laura E. Barbier, Leonor Ochoa, Leonor R. de Coss, Leonor Vázquez, Luz Alicia Lerma, María Concepción Álvarez, María Elena Córdoba, María L. Zerecero, María Luisa Gallardo, María Ortiz, María T. García, María Teresa Sandoval, María Velázquez, Rafaela Díaz, Raquel Anzures, Raquel Rodríguez,

Raquel Zarco y M., Rosalía Navarro, Sofía Navarro, Sofía Salcedo, Teodora Zerezeno y Virginia Dávalos.¹⁶



Un caso especial que vale destacar es el de la taquígrafo Concepción Gallardo quien se incorporó a la Oficina del Ingeniero en Jefe del Departamento de Vía y Edificios en mayo de 1926, de ahí pasó a la Oficina Asesora del Comité Reorganizador de los Nacionales y en 1932 se incorporó al Departamento de Personal. Oriunda de Río Verde, San Luis Potosí, llegó a México para trabajar en los Nacionales e incursionar en el mundo de la actuación. “La señorita Gallardo, además de ser muy culta, tiene un gran temperamento artístico y con absoluto y franco éxito debidamente aquilatado por la crítica, es la primera actriz en un cuadro de comedia y drama, formado por jóvenes de la mejor sociedad potosina, que con fines caritativos frecuentemente ha actuado en varios teatros de la capital”.¹⁷

Por otro lado, a partir de la segunda mitad de la década de los treintas, las mujeres comenzaron a insistir con más fuerza en la obtención de sus derechos y, en este contexto, se creó el Frente Único Pro-Derechos de la mujer que se constituyó formalmente en 1935. Sin embargo, no todas las batallas se ganaron, la gran mayoría de las mujeres se incorporó a los departamentos administrativos fijos, a excepción de Julia Gómez y María Elena Córdoba,



taquígrafas del Departamento de Vías y Edificios, Oficinas generales quienes además de su sueldo recibieron un pago adicional denominado carga familia que correspondía a los gastos por trabajos en campo, ya que las leyes mexicanas restringían su participación en otras áreas, tal es el caso del *Reglamento de labores peligrosas e insalubres para mujeres y menores* publicado por la Secretaría del Trabajo que sirvió para limitar el ingreso de las mujeres a los talleres y otras áreas del ferrocarril.

“Art. 3. Se prohíbe ocupar mujeres en donde se encuentre maquinaria, con o sin motor, cuyas partes peligrosas no sean cubiertas debidamente con tapas protectoras.¹⁸

Es de hacer notar que, en el periodo que va de 1927 a 1937, la mujer tuvo una mayor presencia en los Nacionales de México, se les dio un espacio y se les contrató pese a que la empresa

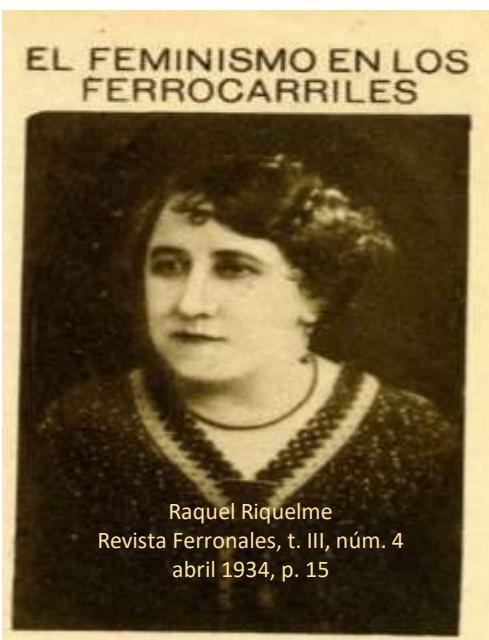
estaba en un periodo de ajustes. Se sabe que fue hasta la segunda década de 1930 cuando las mujeres ferrocarrileras comenzaron a participar en los paros laborales.

“El Feminismo Ferrocarrilero” o un simple término institucionalizado

En agosto de 1931, se publicó en la revista *Ferronales*, una nota de la redacción titulada *A las damas ferrocarrileras*¹⁹ en la que se informaba a los lectores sobre la intención de “dar a la publicidad datos e informes relativos a las honorables y simpáticas damas que prestan sus servicios en estos ferrocarriles”, y tres meses después se publicó otra nota con el título *Baltimore & Ohio*,²⁰ en el que se daba a conocer que esa compañía ferrocarrilera establecida en los Estados Unidos, editaría un magazine y que era del interés de su editora asociada, la señorita Margarita Talbott Stevens, resaltar el trabajo de la mujer ferrocarrilera mexicana. Así nació la idea de convocar al personal de Ferrocarriles Nacionales de México para participar enviando información que pudiera ser utilidad, previa autorización de las mujeres rieleras, como contenido de la nueva sección “El Feminismo Ferrocarrilero”.



La sección fue diseñada para acoger información biográfica e imágenes de las mujeres que trabajaban en las distintas áreas de los Nacionales. La primera vez que se publicó fue en febrero de 1932 y en ella sólo se incluyó la imagen de ocho taquígrafas que prestaban sus servicios en las Oficinas de Colonia y Departamento de Express.²¹ Fue hasta julio de ese mismo año que apareció en la sección el nombre de María del Carmen González, telegrafista en la Estación Hipólito, Coah., quien había ingresado en octubre de 1921, en la División Monterrey al Golfo.



De febrero de 1932 a mayo de 1937 se recibieron 41 biografías e imágenes de mujeres trabajadoras, de ellas seis ingresaron a la empresa en 1916: Amanda Monsalve, María Débora Orozco y Ana María Lamicq, taquimecanógrafas; María Gaitán y Raquel Riquelme, mecanógrafo y Elena Isunza taquígrafa; una en 1917, María de la Luz Salcedo, enfermera; cuatro en 1918: Elena López Herfster, secretaria, Elena Padilla Graves, estenógrafa, Julia Gómez Anaya, taquígrafa, Ana María Salcedo, enfermera; una en 1920, Consuelo Jáuregui, taquígrafa, sólo por mencionar a las que registraron mayor tiempo de antigüedad.

Es importante destacar que la mayoría de las biografías que se recibieron fueron de mujeres cuyo centro de trabajo se localizó, principalmente, en la Ciudad de México y Saltillo, con 30 y 9 biografías, respectivamente. Por eso no es extraño que en marzo de 1933,²² los editores de la revista, dada la poca respuesta del personal del gremio, publicaron la nota *El Feminismo ferrocarrilero*, en el que reiteraban su invitación a que enviarán fotografías de las señoritas empleadas en FNM al tiempo que hacían un reconocimiento al señor Vicente Flores A., del Departamento Mecánico en Saltillo, Coah, por su colaboración que a la letra decía “Uno de los más activos y empeñosos correspondentes de esta revista, y de lo que se habrán dado cuenta nuestros lectores y compañeros dada la frecuencia con que se publican las fotografías de las señoritas de los departamentos de estos ferrocarriles en esa región”.

Siguiendo el contenido de la sección encontramos una homogeneidad en la información que nos permite darnos una idea de cuál era el panorama general de las mujeres en un entorno laboral que les era adverso y cuáles sus características formativas. De las 41 biografías tenemos 78 % realizando trabajo de oficina y 22 % en el servicio médico. Sin embargo, estos datos por sí

mismos no nos permiten afirmar que las trabajadoras tenían ya una conciencia de género que las llevó a buscar y luego les permitió ganar espacios dentro de los Nacionales de México. Si bien, esta sección nació por iniciativa Margarita Talbott Stevens, quienes dieron respuesta a ella fueron los hombres del riel. En palabras de los editores, en vista de que solamente se recibieron un escaso número de fotografías, renovamos la excitativa a los jefes de divisiones y de oficinas para que manden las imágenes y datos relativos al personal femenino que trabaja en las estaciones.²³ Es decir, las mujeres no enviaron su foto y biografía por iniciativa propia, aunque existe la posibilidad de que fueran ellas las que supervisaron lo que sus compañeros enviaron a esa redacción.

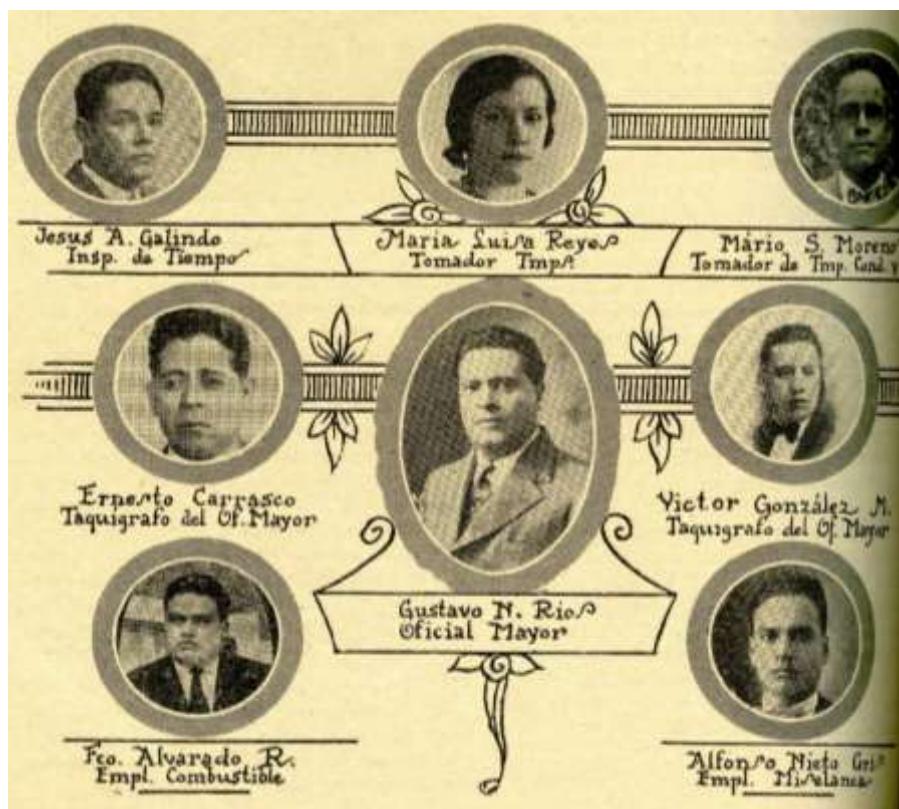
En ese sentido, podemos afirmar que los editores de la revista conocían que se estaban llevando a cabo movimientos y congresos nacionales e internacionales relacionados con las mujeres obreras y campesinas; que abrieron espacios para darles voz, en el periodo que va de 1932 a 1937, y que no siempre fueron aprovechados en su beneficio. Algunas mujeres que no pertenecían al gremio y colaboradores varones se expresaron a favor o en contra sobre el tema. El primero que se atrevió a fijar una postura respecto a la mujer rielera fue Manolo Sodi Villarreal:

“Que tú te cuentes entre las mujeres que ya rompieron los viejos moldes y se sacudieron el polvo de los rancios prejuicios y de los sacrificios estériles para nacer a otra moral más comprensiva, a la moral de este siglo de las renovaciones en que la mujer moderna, más valiente y más decidida que sus antepasada, sabe burlar el vicio y libertarse de la brutalidad opresora que antaño la hacía aparecer como la esclava milenaria”, no quiere decir que seas menos mujer ni menos femenina que las mujeres de ayer... Ciento es que has ganado la independencia, que te bastas a ti misma, que hoy afrontas ya, cara a cara, la ruda pelea de la vida, pero todo esto no significa la degeneración de tu sexo, ni te exime del deseo innato y congénito de sentirte amada, tal cual lo siente toda mujer. Tu continuo trato con los varones, la camaradería a que te obliga el trabajo de oficina, al contrario, pueden serte provechosos, puesto que son un medio que no admite gazmoñerías y te brindan la oportunidad de conocer más de cerca al hombre”.²⁴



Siguiendo la misma línea, J. Echenique, colaborador de la revista entregó el artículo “Mujeres notables en los ferrocarriles”, en el que destaca el trabajo de la mexicana Aimée Rovzar representante de pasajes del Ferrocarril de Baltimore and Ohio,²⁵ y C. D. Morris, Ayudante presidente del comité de relaciones de los ferrocarriles occidentales de Chicago, quien expresó su opinión respecto al papel de la mujer ferrocarrilera en la conferencia “La importancia de la mujer en los ferrocarriles”, que presentó en la convención anual de la federación de Clubes femeninos en South Dakota, el 1 de octubre de 1935.

“Ahora las mujeres van y vienen con la misma libertad de que gozan sus maridos y están consideradas con iguales derechos y ventajas que ellos... Seguramente causará sorpresa entre ustedes el saber que muchos miles de mujeres son poseedoras de acciones y títulos de ferrocarril. En verdad, una gran mayoría de los accionistas de dos de nuestras más importantes empresas ferrocarrileras, son mujeres. Además, están interesadas en la transportación de ferrocarriles por lo que hace a trabajo para ellas. En 1930 fueron empleadas por los ferrocarriles cerca de 500 mil mujeres cuyo número ha sido reducido a la mitad aproximadamente durante los últimos cinco años, habiendo quedado por lo menos 250 mil mujeres que reciben paga mensual de los ferrocarriles actualmente”.²⁶



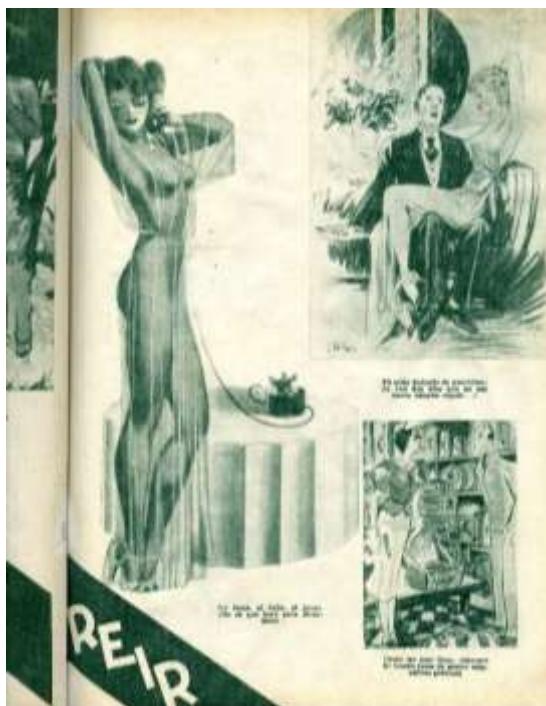
Aún más, el propio equipo editorial de la revista expresó su opinión pese a que había voces, dentro de la empresa, que manifestaban lo contrario:

“Arduo, repito una vez más, es el trabajo del ferrocarrilero, pues que no pocos trabajadores diariamente muy lejos de procurarse un sano esparcimiento después de concluidas sus labores, se ven obligados a buscar inmediatamente descanso... Y si tal cosa acontece en el hombre que físicamente es fuerte, imaginarse debe el efecto que en la mujer causan las tareas abrumadoras... la vemos desempeñando trabajos de taquimecanografía que, si al parecer son de fácil y sencilla ejecución porque sólo tiene en constante movimiento media parte de sus extremidades superiores, es, no obstante, un trabajo que agota en grado sumo... Ella va en pos no de riquezas, porque el trabajador del ferrocarril no las alcanza, sino de medios decentes y honestos para subsistir... Y deja el hogar sin desentenderse de él en lo absoluto... y esta mujer, compañera nuestra en el ferrocarril, en las duras tareas que la agobian... desempeña una doble misión que la enaltece y la eleva; se consagra, así como luchadora adquiriendo en cambio por medio del trabajo, además de recursos económicos legítimamente ganados, un galardón moral de gran estima, que significa en altísimo grado”.²⁷



Tampoco faltó la opinión de algunas mujeres que se atrevieron a expresarse en pro de su género,²⁸ de ellas sobresalen Susana Derville²⁹ y Leonor Llach Trevoux,³⁰ que con sus cuentos y relatos fijaron su postura respecto a los derechos femeninos. Sin embargo, de todas las trabajadoras registradas en las nóminas de 1927 y 1932, en oficinas generales, ninguna expresó su opinión respecto al tema de los derechos de mujeres, en particular, de las ferrocarrileras.

Por otro lado, contrario a lo expresado, la revista también dio espacio a opiniones de hombres y mujeres que abogaban por que éstas últimas permanecerán impasibles dentro del hogar o incluso publicó tiras cómicas como fue la denominada *Para reír donde comenzó a ponerse a la mujer como objeto sexual*.



Alfonso Junco se expresó abiertamente al publicar en la sección Pláticas femeninas sobre *Feminismo y hombrunismo* en la que de manera explícita señala que la diferenciación de los sexos es tan necesaria en lo moral, como lo es en lo físico y acotaba “Si, al volver al hogar, hastiados del trajín de los negocios y el zumbido de la política, nos recibiera una mujer discutiéndonos de política y de negocios, sería cosa de echarse de cabeza por la ventana...Queremos encontrar en el hogar: suavidad acogedora, el olvido de las esperanzas de lucha” o la de Macedonio Plata quien escribió, en julio de 1933, “Hembra para dos machos”,³¹ cuyo contenido hacía referencia a la propuesta editorial de la señorita María S. Azoños. El título sugiere una postura en favor de la mujer trabajadora, sin embargo, la autora mostro su opinión respecto al sexo femenino con un cuento hecho especialmente para el gremio ferrocarrilero al que título “Mala entraña”,³² que concuerda con las viejas máximas conyugales que a la letra dice:

“Ama a tu esposo con amor profundo
Con ternura infinita y sin medida
Y si él es tu sostén sobre la vida
Se tu su rendición sobre del mundo...
Desdeña vanidad y falso lujo
Y ten sólo el orgullo de ser buena,
y del cariño bajo el santo influjo
Deja tu vida deslizar serena...”

A manera de conclusión

Afirmar que la industria ferroviaria, desde sus orígenes hasta el presente, limitó y en ocasiones impidió que la mujer realizara trabajos determinados como lo eran el mantenimiento de maquinaria y equipo rodante en talleres o que se desempeñara como ingeniero en vía y estructuras o que formara parte de una tripulación, podría parecer una aseveración carente de fundamento si no fuera porque existen evidencias que sustentan lo antes dicho.

Todavía más, en el imaginario social, se presume que la discriminación por razón de género ha venido cambiando al paso de los años en beneficio de las mujeres ferrocarrileras. Sin embargo, es de todos conocido que el sector ferroviario se constituyó con áreas de trabajo masculinas en todo el mundo y para constatarlo existen documentos de archivo, gráficos e impresos en espera de ser analizados en que se puede verificar tal hecho.

Siguiendo con lo antes dicho no resulta extraño que existan pocos estudios que hagan referencia a la participación de la mujer en los ferrocarriles. Así, me permitiré citar los trabajos de las historiadoras Shirley Burman, que a través de la corporación The Women's Railroad History ha investigado cuál ha sido el papel de la mujer ferrocarrilera en Norteamérica y Helena Wojtczak, quien se ha ocupado de las ferroviarias en Inglaterra; para el caso mexicano se cuentan los estudios de Andrea Spears Kirkland relacionados con los derechos laborales de las ferrocarrileras de la década de 1940 y Patricio Juárez Lucas, quien a partir de los testimonios de las mujeres ferrocarrileras ha reconstruido su historia de vida, trabajos que develan la invisibilización de la contribución de las mujeres al sector ferroviario.

En ese sentido, explorar las fuentes documentales que existen sobre este tema y descubrir, a partir del análisis de una pequeña muestra de las nóminas de Ferrocarriles Nacionales de México cuáles fueron los oficios, cuáles las percepciones y cuál la asignación del personal femenino en cada uno de los departamentos nos abre un mundo de posibilidades para reflexionar sobre este tema. Además, gracias a los reglamentos, contratos y convenios podemos conocer que, en las décadas de 1920 y 1930, la incorporación de la mujer en talleres, camino y vía fue nula y estuvo justificada por el Estado mexicano al asumirla como el sexo débil.

Por lo que toca a las fuentes hemerográficas disponibles, en el Cedif, para el estudio de la participación de la mujer ferrocarrilera mexicana destaca la Revista *Ferronales* que, de junio de 1930 a diciembre de 1937, edita la sección El Feminismo en los ferrocarriles, que no es más que una forma institucionalizada de reconocimiento al trabajo de las ferrocarrileras. Además, en contraposición a esta sección el cuerpo editorial facilita la publicación de notas, artículos y caricaturas de la mujer rielera. Es así, que fácilmente se pueden identificar dos posturas encontradas: una en la que se le atribuyen habilidades extraordinarias, a los ojos del pasado, y se



le reconocen derechos y sus aportaciones al gremio y otra, en la que se le condena a una vida en casa.

Podríamos continuar enumerando las características que ofrecen las fuentes documentales del Centro de Documentación o señalar cuáles son las posibilidades que brindan las mismas, sin embargo, es preferible dejar la invitación abierta a quienes estén interesados en conocer más sobre el mundo de la mujer en los Nacionales de México.

¹ Revista *Ferronales*, t. 2, No. 8, agosto de 1931, p. 7

² María Velázquez trabajó en Ferrocarriles Nacionales de México, se jubiló en 1932 con el puesto de taquígrafo en la Contaduría de egresos, Agencias aduanales en Oficinas Generales, en la ciudad de México. Para más información ver Nómina, Oficinas generales, noviembre de 1932 en Archivo Histórico/Cedif/CNPPCF.

³ En el *Reglamento para los empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos*. México, Compañía Editora Latinoamericana, 1925, Artículo 178 se estipula que las empleadas que hayan cumplido 25 años de servicio en los ferrocarriles serán jubiladas, tomándose como base el 50 % de su sueldo que disfrutaron durante los dos últimos años en servicio, p. 34.

⁴ En 1933, Ferrocarriles Nacionales de México tenía registrado un total de 31656 empleados de los cuales aproximadamente 700 eran puestos ocupados por mujeres. Para más información ver Alfredo B. Cuéllar, *La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, s.p.i., 1935, p. 317.

⁵ F. Nava "La mujer en el ferrocarril", en revista *Ferronales*, noviembre 1934, p. 16

⁶ La formación de enfermeras dedicadas a la salud pública inicia de manera oficial en 1922 con la fundación de la Escuela de Sanidad Pública, para más información ver "La formación de enfermeras en la Escuela de Salud Pública de México, 1922-2009. Evolución histórica y desarrollo académico de la enfermería en salud pública en México", en Revista *Perfiles Educativos*, vol. XXXIII, núm. 133, 2011, IISUE-UNAM, p. 174-196.

⁷ En el *Reglamento del Departamento médico, en vigor a partir del 30 de enero de 1926*, expedido por Ferrocarriles Nacionales de México en 1926 se señala en el Capítulo XII, Art. 43. que había cuatro categorías de enfermeras: De primera que eran las que tenían a su cargo un Hospital; las de Segunda que eran enfermeras auxiliares de las primeras en los Hospitales; las de tercera que prestaban servicio en los puestos de socorro u Hospitales por orden de un cirujano y las Especiales que eran aquellas asignadas a la sala de operación y servicio de radioterapia, todas ellas debían estar tituladas o haber prestado servicio en los hospitales de Ferrocarriles Nacionales por más de 5 años. México, talleres Linotipográficos "El Modelo", 1926.

⁸ En el *Reglamento del Departamento médico, Op. cit.*, Artículos del 52 al 54 se establecen las obligaciones del Almacenista., p. 38-40; en los Art. 57 y 58, los del Farmacéutico.

⁹ En 1903 se constituyó en Estados Unidos, la Brotherhood of Railway Clerks y en México se estableció una sucursal de esta sociedad. En ella se aceptaron a los trabajadores ferrocarrileros, mexicanos y extranjeros. Sin embargo, la falta de apoyo de la Brotherhood a las causas de los rieleros mexicanos derivó en la creación de la Logia número 182 y más tarde, en 1907, la de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos. De esa fecha hasta 1920 la Alianza sufrió altibajos en el registro de sus agremiados, pero en mayo de ese año, fecha en que Jorge G. León se hace cargo, se inicia una reorganización. León ordena una activa e intensa propaganda para dar a conocer lo que era la Sociedad si contaba con la cooperación de los oficinistas de todo el país. Ya para 1922, se contabilizaba un total de 10231 afiliados. Para más información ver Marcelo N. Rodea, *Historia del Movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943*. México, s.p.i., 1944, p. 126-129 y p. 228-234.

¹⁰ Nómina, Oficinas generales, septiembre de 1927 en Archivo Histórico/Cedif/CNPPCF.

¹¹ Los salarios que recibían galopinas y lavanderas en ferrocarriles era de 30 y 35 pesos, respectivamente según lo establecido por la Comisión de Presupuesto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para el periodo de 1925-1929. Eran puestos de reciente creación, así como los puestos de mecanógrafos categoría B; ayudante de farmacéutico y químico, los cuales fueron ocupados por mujeres en 1927. Cabe decir que los puestos de enfermeras y taquígrafas ya existían para 1908. Para más información ver Jesús Silva Herzog, *Los salarios y la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Editorial Cultura, 1931.

¹² En el *Contrato de trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (Administrados por el Gobierno) y la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos*, S. C. L. México, Tip. Y Lit. "La Carpeta", 1923, se estipulaba en el Capítulo II, Artículo 3 que, a partir de la entrada en vigor de este Convenio, para ingresar al servicio de los Ferrocarriles se requería ser miembro activo de la Alianza de Ferrocarrileros, S.C.L., tener 14 años cumplido, no



padecer enfermedad, tener nacionalidad mexicana. Art. 4., inciso C., empezar a formar escalafón por el último puesto de la Oficina en que se haga la solicitud. p. 6 y 7.

¹³ Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S. C. L., *Contrato de trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (Administrados por el Gobierno) y la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S. C. L.* México, Tip. Y Lit. "La Carpeta", 1923.

¹⁴ *Ibid*, p. 44-48.

¹⁵ En el título segundo. De la especialidad de Oficinistas. Capítulo III, Artículo 211 se estipulan los derechos para los taquígrafos, para más información ver *Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México, Op. cit.*, p. 60.

¹⁶ Nómina, Oficinas generales, noviembre de 1932 en Archivo Histórico/Cedif/CNPPCF

¹⁷ Revista Ferronales, t. v, núm. 8, agosto de 1934, p. 15

¹⁸ Departamento del Trabajo. Dirección de Previsión Social, *Reglamento de labores peligrosas e insalubres para mujeres y menores*. México, Talleres gráficos de la Nación, 1935.

¹⁹ Revista Ferronales, t. 2, No. 8, agosto de 1931, p. 7

²⁰ Revista Ferronales, t. 2, No. 11, noviembre de 1931, p. 7

²¹ Revista Ferronales, t. 2, No. 2, febrero de 1932, p. 29.

²² Revista Ferronales, t. No., 3, marzo 1933, p. 15.

²³ Revista Ferronales, órgano del personal de los FNM, t. III, núm. 7, julio de 1934, p. 15.

²⁴ FB. Manolo Sodi Villarreal, "Mirando el pasado y al futuro a través de mis cristales del presente", en Revista Ferronales, octubre de 1932, p. 38

²⁵ Aimée Rovzar es hija del francés Eugene Dotour. Nació en la ciudad de México, fue educada en un convento francés en la misma ciudad donde permaneció la mayor parte de su vida hasta que contrajo matrimonio con el capitán Rovzar, veterano de la Guerra Mundial. En la ciudad de México, nacieron sus cuatro hijos y unos años más tarde la familia se trasladó a Washington, al momento en que su esposo fue nombrado gerente del hotel Wardman Park. Al poco tiempo sobrevino la muerte de su esposo y ella no pudo regresar a México, lejos de su familia y sin fondos tuvo que comenzar a trabajar en el referido hotel con sede en Nueva York, hasta conseguir un empleo en los ferrocarriles, para más información ver Revista Ferronales, t. vi, núm. 11, noviembre de 1935, p. 30

²⁶ "La importancia de la mujer en los ferrocarriles", en Revista Ferronales, t. VII, núm. 1, enero de 1936, p. 19.

²⁷ F. Nava "La mujer en el ferrocarril", en revista Ferronales, noviembre 1934, p. 16

²⁸ En el glosario del Instituto Nacional de las Mujeres impreso en 2007 se define al sexo como las diferencias y características biológicas, anatómicas, fisiológicas y cromosómicas de los seres humanos y al género como al conjunto de ideas, creencias y atribuciones sociales, construidas en cada cultura y momento histórico, tomando como base la diferencia sexual; a partir de ello se construyen los conceptos de "masculinidad" y "feminidad", los cuales determinan el comportamiento, las funciones, oportunidades, valoración y las relaciones entre mujeres y hombres. Texto consultado el 27 de febrero de 2018 en http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/100904.pdf

²⁹ Se convirtió en colaboradora de la revista en 1932 con el texto "Revelación del enemigo". Durante 1933 entregó tres artículos que llamaban a la reflexión; el primero de ellos titulado "El Circo", el segundo "Las mujeres felices" y el tercero "Cómo miran los hombres. Cabe decir que en 1931 publicó la novela *En el abismo*, con 59 p.

³⁰ Leonor Llach Trevoux nació en Barcelona, España, en 1905. Llegó a México en 1928 y unos años más tarde obtuvo la nacionalidad mexicana. Estudió leyes Universidad Nacional de México, fue secretaria de la organización femenina del Partido Nacional Revolucionario; secretaria del Ateneo Mexicano de mujeres y vicepresidenta de la sección mexicana de la Liga Internacional de Mujeres y posteriormente se dedicó a la impartición de cursos en la Escuela Nacional de Bibliotecarios y Archivistas de la Secretaría de Educación Pública, para más información ver *Diccionario de escritores mexicanos. Desde las generaciones del Ateneo y novelistas de la Revolución hasta nuestros días.*, t. iv, (H-LL). México, UNAM, 1997 y Estela Morales Campos, *Forjadores e impulsores de la bibliotecología latinoamericana*. México, UNAM. 2006, p. 263.

³¹ Esta primera entrega de Macedonio Platas sirvió para posicionar el título y solicitar el apoyo financiero para su publicación. *Hembra para dos machos* es el título de la novela de María S. Azoños, se registró con el número 7554 de la SEP, clase 3.30. DOF, 20 de febrero de 1934. Fue escrita a una mano, prologada por Federico Gamboa y podría ser solicitada en Av. Pino Suárez número 69, en la ciudad de Querétaro, siempre que el interesado pagara la cuota de dos pesos. La autora fue hija del ferrocarrilero Francisco Azoños fue jefe de estación en Celaya, Guanajuato, Pátzcuaro y en Matamoros, Tams.; visitador desde 1921, en diferentes divisiones, y comisionado de la Agencia General de Compras para más información ver Revista Ferronales, julio 1933, p. 25 y septiembre 1933, p. 29.

³² Revista Ferronales, octubre de 1933, p. 24-26 y 42.