

## revista digital

# 32

ene-mar 2019

índice

### 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 una nota con el título *A las damas ferrocarrileras*, 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”. Tres meses después, publicó otra nota en la que señaló 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 útil, previa autorización de las mujeres rieleras, como contenido de la nueva sección *El feminismo ferrocarrilero*. De esa fecha hasta mayo de 1937, se publicaron cuarenta y un 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 de 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 clave:** Mujeres ferrocarrileras, feminismo ferrocarrilero, México, fuentes documentales.

**Abstract:** In August 1931, the magazine *Ferronales*, published an article titled *A las damas ferrocarrileras* (The Railroad Ladies) in which readers were informed of the intention to ‘make public the data and relative information of the work of these honorable and pleasant ladies, who offered their services to these railroads’. Three months after publishing another article, mention was made of Miss Margaret Talbott Stevens, editor of the magazine of the Baltimore and Ohio Railroad, who wished to highlight the work of female Mexican railroad workers. This gave birth to the idea of asking personnel of Ferrocarriles Nacionales de México –FNM (Mexican National Railroads)– to participate, by sending information that could be of use, with prior authorization of female railroad workers, to form the contents of a new section *El Feminismo Ferrocarrilero* (Railroad Feminism). From this date, until May 1937, 41 biographies of Mexican female railroad workers were published, the majority of whom were typists and nurses.

During this period, congresses and reunions were held between different railroad associated guilds that represented the male railroad workers, which in turn led to the creation of El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (Mexican National Railroad Workers Union) in 1933 and the publication of the rules by which the workers were to be benefitted. At the same time various women’s –national and foreign– congresses were held, resulting in a greater involvement of women in political, economic and social activities. In this context, the Mexican National Railroads made it easier to employ women workers in various departments, as well as giving them the opportunity to express their views.

The objective of this article is to invite investigators to consult the various documents that exist in the Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Railroad Document and Investigation Center – CEDIF) related to the work undertaken by women in the Mexican National Railroads during the first decades of the twentieth century. The Mexican National Railroads’ payrolls of September 1927 and November 1932 were revised, also the magazine *Ferronales* from June 1930 to December 1937, plus relevant bibliographies.

**Keywords:** Railroad woman, feminism railroad, Mexico, documentary sources.

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<sup>1</sup>, es una de las primeras mujeres mexicanas que logró obtener, en la década de 1930, una jubilación en Ferrocarriles Nacionales de México.<sup>2</sup> 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, no llegó a representar ni el 2% de la fuerza de trabajo.<sup>3</sup> Pero 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:

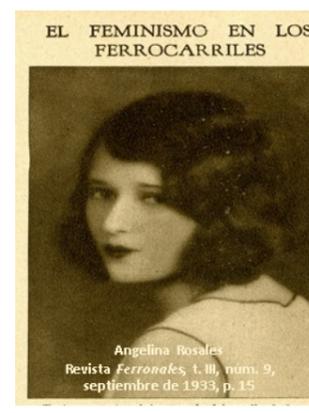
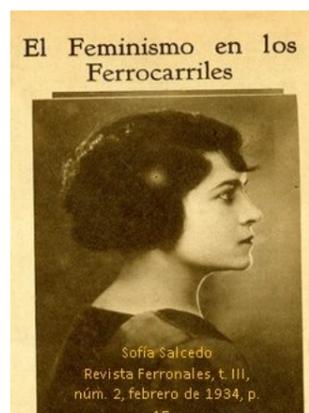
“Pues sencillamente porque hay mujeres sin padres; porque hay mujeres que sostienen a sus padres; porque hay mujeres sin padre que sostienen a su madre; porque hay mujeres sin padres que sostienen a sus hermanos pequeños; porque hay viudas que se sostienen; porque hay viudas que sostienen a sus hijos; porque hay mujeres que aún 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 aún cuando abundan en grado máximo los noviazgos, hay crisis de casamientos, de lo cual la mujer no tiene la culpa”.<sup>4</sup>

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 enfermeras<sup>5</sup> 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.

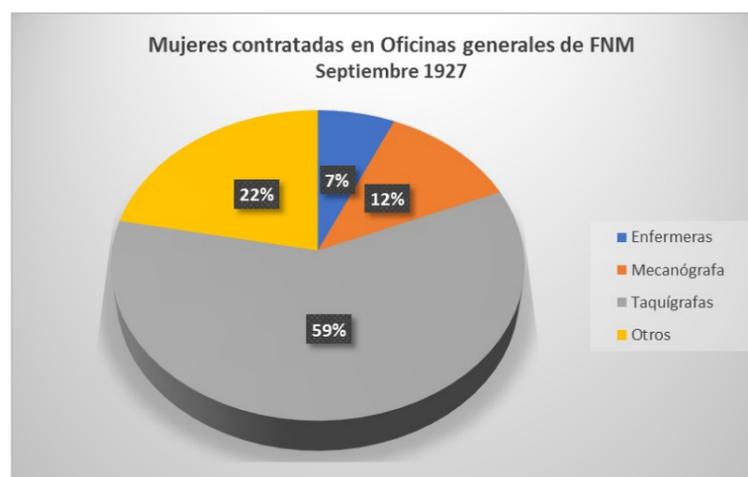
Durante el mes de septiembre de 1927, Ferrocarriles Nacionales de México contrató a ciento cincuenta y un mujeres para ocupar los puestos de taquígrafas –en las modalidades de ayudantes y traductoras inglés-español–, mecanógrafas, estenógrafas, telegrafistas, taquimecanógrafas; enfermeras<sup>6</sup>, administradoras, ayudantes de farmacéutico<sup>7</sup> 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; así como en el Hospital Colonia y en el de Tuberculosis, ubicado en Tlalpan.

De esas ciento cincuenta y un mujeres contratadas por la empresa, cuarenta y ocho estaban afiliadas a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S. C. L.<sup>8</sup> 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 taquígrafa 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 nueve pesos de cuota sindical, la más alta registrada para ese año; y la taquígrafa Sofía Salcedo, quien trabajó para el Oficial mayor de la oficina del cirujano en jefe en el Hospital Colonia, cuya antigüedad era de trece años, devengaba un salario de 280 pesos y pagaba seis pesos de cuota sindical. Cabe hacer notar que esta 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.<sup>9</sup>



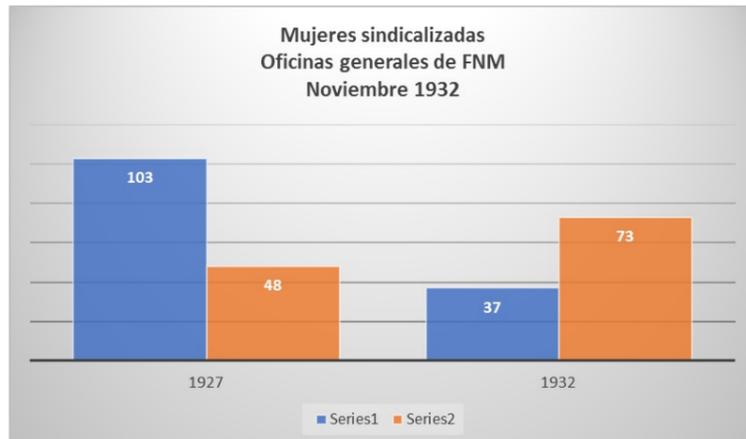
Añadiendo a lo anterior, debemos resaltar que, de las ciento cincuenta y un mujeres mencionadas, veintinueve tenían un salario mensual que iba de los 30 a los 95 pesos, de los más bajos para ese momento, y doce percibían un salario que iba de los 290 a los 425 pesos<sup>10</sup>, de los más altos dentro del gremio ferrocarrilero. En ambos casos, ninguna de ellas era sindicalizada.<sup>11</sup> En cuanto a percepciones salariales, también vale destacar que todas las mujeres recibieron un trato equitativo al de los hombres. Es decir, al mismo trabajo, mismo sueldo. Y cómo 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 estuviera 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 trabajando en la empresa. Y acotaba en el Artículo 14, frac. 3ª que 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.<sup>12</sup>



Cabe destacar que, de las ciento cincuenta y un mujeres, 7% trabajaban como enfermeras y se regían conforme al *Reglamento del Departamento Médico*, de 1926, 22% ocupaban puestos diversos, 59% eran taquígrafas, 12% mecanógrafas, que 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 taquígrafos eran de escalafón y para acceder a ellos la o los interesados debían 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 podían solicitar taquígrafas 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 taquígrafos que estaban en servicio y que fueron adquiridos conforme con la reglamentación general del convenio; los reducidos, que pertenecían a los taquígrafos (as) que se encontraban sin

trabajo por supresión de oficinas o reducción de personal; y los puestos de extras, que eran ocupados provisionalmente. Por su parte, la Gerencia General llevaba a cabo el escalafón general de taquígrafos, formulándolo por primera vez la Alianza, mostrando nombre, oficina, departamento en el que trabajaban, sueldo y antigüedad. Cabe decir que, para figurar en el escalafón, la interesada tenía que ser miembro activo de la Alianza.<sup>13</sup>

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 registraron un total de ciento diez mujeres en Oficinas Generales, de las cuales setenta y una eran sindicalizadas y daban una cuota que iba de los cuatro 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 cuarenta y ocho a setenta y tres; en términos porcentuales pasaron de 31 a 65.7 %, aunque el número de contratadas disminuyó de ciento cincuenta y una a ciento ocho.



Los puestos que siguieron siendo los más demandados fueron los de taquígrafas,<sup>14</sup> con sueldos que oscilaron entre los 50 y los 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.<sup>15</sup>

Un caso especial que vale destacar es el de la taquígrafa 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”.<sup>16</sup>

Por otro lado, a partir de la segunda mitad de la década de los treinta, las mujeres comenzaron a insistir con más fuerza en la obtención de sus derechos y, en ese 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.”<sup>17</sup>

Es de hacer notar que, en el periodo que va de 1927 a 1937, las mujeres tuvieron 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*<sup>18</sup>, 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*<sup>19</sup>, en el que se daba a conocer que esa compañía ferrocarrilera establecida en 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<sup>20</sup>. Fue hasta julio de ese mismo año que apareció en la sección el nombre de María del Carmen González, telegrafista en la Estación Hipólito, Coahuila, quien había ingresado en octubre de 1921, en la División Monterrey al Golfo.

De febrero de 1932 a mayo de 1937 se recibieron cuarenta y un 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, mecanógrafas y Elena Isunza taquígrafa; una en 1917, María de la Luz Salcedo, enfermera; cuatro en 1918: Elena López Herfter, 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 (treinta) y Saltillo (nueve). Por eso, no es extraño que en marzo de 1933<sup>21</sup> los editores de la revista, dada la poca respuesta del personal del gremio, publicaran la nota *El feminismo ferrocarrilero*, en la que reiteraban su invitación a que enviaran fotografías de las señoritas empleadas en FNM, al tiempo que hacían un reconocimiento al señor Vicente Flores A., del Departamento Mecánico en Saltillo, Coahuila, por su colaboración, que a la letra decía: “Uno de los más activos y empeñosos corresponsales 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, lo 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 acuerdo con las cuarenta y un biografías, 78% de las mujeres se encontraban 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 de 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 invitación a los jefes de divisiones y de oficinas para que manden las imágenes y datos relativos al personal femenino que trabaja en las estaciones<sup>22</sup>”. 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 Sodí Villarreal:

“Que tu 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 antepasadas, 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... Ciertamente 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”.<sup>23</sup>

Siguiendo la misma línea encontramos a J. Echenique, colaborador de la revista, quien destacó en su artículo Mujeres notables en los ferrocarriles, el trabajo de la mexicana Aimée Rovzar, representante de pasajes del Ferrocarril de *Baltimore and Ohio*;<sup>24</sup> y a 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”.<sup>25</sup>



División Puebla-Oaxaca, Revista Ferronales, t. I., núm. 3, octubre 1931.

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 dignifica en altísimo grado”.<sup>26</sup>



Tampoco faltó la opinión de algunas mujeres que se atrevieron a expresarse en pro de su género<sup>27</sup>, de ellas sobresalen Susana Derville<sup>28</sup> y Leonor Llach Trevoux<sup>29</sup>, 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 las 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 porque estas últimas permanecieran impasibles dentro del hogar e 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*, señalando de manera explícita que la diferenciación de los sexos es tan necesaria en lo moral, como lo es en lo físico. En su texto 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”. Sobre el mismo tema Macedonio Plata escribió, en julio de 1933, *Hembra para dos machos*<sup>30</sup>, 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 mostró su opinión respecto al sexo femenino con un cuento hecho especialmente para el gremio ferrocarrilero, al que tituló *Mala entraña*<sup>31</sup>, que concuerda con las viejas máximas conyugales y 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  
sé tú 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.

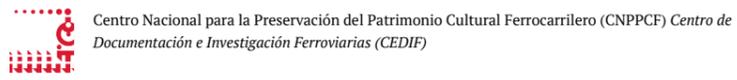
Todavía más, en el imaginario social se presume que la discriminación por razón de género ha venido cambiando al paso de los años, en beneficio de las mujeres ferrocarrileras. Sin embargo, es de todos conocido que el sector ferroviario se constituyó con áreas de trabajo masculinas en todo el mundo y para constatarlo existen documentos de archivo, gráficos e impresos, en espera de ser analizados con el propósito de 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 por medio 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 cuenta con los estudios de Andrea Spears Kirkland, relacionados con los derechos laborales de las ferrocarrileras de la década de 1940, y de Patricio Juárez Lucas, quien a partir de los testimonios de las mujeres ferrocarrileras ha reconstruido su historia de vida. En conjunto, se trata de 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 al respecto. 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, editó 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, a los ojos del pasado, se le atribuyen habilidades extraordinarias 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 bien, 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.



**inicio**  
**sobre nosotros**  
**normas editoriales**  
**números anteriores**