



X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VII. Historia de las trabajadoras ferroviarias

El feminismo ferrocarrilero en Ferronales: biografías y fuentes documentales (1931-1943)

María Isabel Bonilla Galindo

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura de México

Dirección de correo electrónico: ibonilla@cultura.gob.mx

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).**

Resumen: El Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), resguarda documentos de archivo, gráficos e impresos que constituyen la memoria de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, (FNM), entre los que destacan expedientes laborales, registros fotográficos, impresos y publicaciones corporativas, como la revista *Ferronales*, -editada desde junio de 1930 hasta septiembre de 1990-órgano de difusión de la compañía. Estos documentos permiten examinar la representación y trayectoria de algunas de las mujeres; acercarnos a sus experiencias, además, de conocer en qué puestos y actividades se desempeñaron, entre 1931 y 1943.

Palabras claves: Mujeres, ferrocarril, feminismo mexicano, patrimonio documental.

Summary: The Center of Railway Documentation and Research (CEDIF) preserves It safeguards archival documents, graphics, and printed materials that constitute the memory of the National Mexican Railways company, including personnel files, photographic records, printed materials, and corporate publications such as the magazine Ferronales—published from June 1930 to September 1990—which served as the company’s official publication. These documents allow us to examine the representation and career paths of some of these women; to gain insight into their experiences; and to learn about the positions they held and the activities they performed between 1931 and 1943.

Keywords: Women, railroad, mexican feminism, documental heritage.

** Esta indicación se incluirá siempre que el/la autor/a de la comunicación no haya expresado su oposición a la difusión de su trabajo a través de la página web del Congreso. Esta indicação será incluída sempre que o autor da comunicação não tiver manifestado a sua oposição à divulgação do seu trabalho através do site do Congresso. This indication will be included provided that the author of the paper has not expressed opposition to the dissemination of their work via the Congress website.

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

Virginia Woolf

INTRODUCCIÓN.

El Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias forma parte del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura Federal; tiene su sede en la ciudad de Puebla, México y en él se resguarda el acervo documental generado por las distintas empresas ferroviarias que se constituyeron en nuestro país, a partir de 1837, las cuales dieron origen a la compañía Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), en 1908.

FNM, fue la empresa más importante del transporte ferroviario en México por el número de empleados que contrató para su operación y servicios (Valencia: 2017), entre ellos, los de un grupo de mujeres que se desempeñaron como afanadoras, oficinistas - taquígrafas, mecanógrafas-enfermeras.¹ Hoy día es posible seguir su trayectoria a través de las nóminas en las que no sólo se consignó el nombre y cargo, sino, además, la filiación en una asociación gremial. Sin embargo, a pesar de la riqueza extraordinaria de esta fuente, no es posible conocer su desempeño en el trabajo, incluso sus rasgos físicos o la forma en cómo eran vistas por sus compañeros.

En junio de 1930, FNM autorizó la creación de un órgano de difusión al que denominó Revista *Ferronales*; este medio de comunicación sirvió para que sus trabajadores conocieran lo que sucedía en torno a la industria ferroviaria; la complejidad del sistema, además del trabajo cotidiano que realizaban algunos de sus afiliados. Es a partir de esta fuente que podemos rastrear a algunas de las mujeres que se integraron a FNM. En 1931, los editores de la revista decidieron publicar algunas notas aisladas relacionadas con el rol que se sugería desempeñara la mujer dentro de la familia ferrocarrilera, un año más tarde, fue creada una sección especial a la que denominaron “*Feminismo ferrocarrilero*” misma que tenía como objetivo destacar el papel de las mujeres en el gremio.

La mujer ferrocarrilera.

Una de las primeras mujeres mexicanas que logró obtener una jubilación en Ferrocarriles Nacionales de México, en la década de 1930, se llamó María Velázquez.² Para la época, su caso podría parecer extraordinario, atípico y fuera de la norma máxime si asumimos que el gremio

¹ 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”, Revista *Perfiles Educativos*, (2011), vol. XXXIII, no. 133, IISUE-UNAM.

² María Velázquez trabajó en Ferrocarriles Nacionales de México, se jubiló en 1932 con el puesto de taquígrafa 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.

ferrocarrilero se distinguió por contratar -en su mayoría- a hombres. Sin embargo, existe información documental y gráfica que nos permite afirmar que la empresa contrató los servicios de mujeres desde muy temprano para laborar en oficinas y hospitales. Incluso es posible rastrear su trayectoria laboral a través de las nóminas y de la revista *Ferronales*, como ya quedó anotado anteriormente.

La incorporación de las mujeres al mercado de trabajo, en las décadas de 1920 y 1930, en particular en el del ferrocarril, no llegó a representar ni 2% de la fuerza de laboral, pese a que su desempeño fue importante y fue un eslabón clave del enorme engranaje ferroviario. Las razones para trabajar en Ferrocarriles Nacionales de México fueron diversas, entre las que se cuentan: necesidad por causa de viudez, apoyo familiar o desapego e independencia a la misma. Nava, (noviembre de 1934) colaborador de la Revista *Ferronales*, señala que las mujeres que se incorporaron al gremio lo hicieron 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”.

En efecto, los cambios políticos, sociales y culturales, ocasionados por el movimiento armado denominado Revolución mexicana, permitió a las mujeres trabajadoras presentarse como actores legítimos en el campo laboral. Gómez-Ferrer (2006), menciona que el Departamento del Trabajo, las Juntas de Conciliación y Arbitraje y la legislación protectora fueron los vehículos utilizados por las mujeres para mejorar sus condiciones de trabajo. Los principios de la legislación laboral se especificaron en la Constitución de 1917, en la cual, se reconocieron los derechos y las obligaciones de los trabajadores y los empresarios, ratificados en las leyes estatales laborales, publicadas entre 1910 y 1930 y en la ley federal del trabajo de 1931.

En ese mismo sentido, la revisión de las nóminas de FNM del mes de septiembre de 1927, que se resguardan en el Archivo Histórico del Cedif, arrojó que 151 mujeres ocuparon puestos de taquígrafas, en las modalidades de ayudantes y traductoras inglés-español; mecanógrafas, estenógrafa, telegrafistas, taquimecanógrafas; enfermeras, administradoras, ayudantes de farmacéutico, cocineras, galopinas,³ lavanderas, entre otras funciones. En 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 en el de tuberculosis ubicado en Tlalpan. De ellas, 48 se afiliaron a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S. C. L.⁴ pagando una cuota mensual que iba de los 5.25 a los 8.8 pesos, para gastos de representación ante la empresa de los Nacionales de México.

Destacan de ese grupo la taquígrafa Angelina Rosales que estaba adscrita en el almacén de papelería y tenía reconocida, para 1927, una antigüedad de dos años, percibía un salario de 195 pesos mensuales y daba 9 pesos de cuota sindical, la más alta registrada para ese año y la taquígrafa Sofía Salcedo, que trabajó para el Oficial mayor de la oficina del cirujano

³ 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 Silva Herzog, Jesús, (1931), *Los salarios y la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Editorial Cultura.

⁴ 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 N. Rodea, Marcelo, (1944), *Historia del Movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943*. México, s.p.i.

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. Todavía más, en 1934 ya tenía reconocida una antigüedad de 20 años de servicio.

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, de los más altos dentro del gremio ferrocarrilero. En ambos casos ninguna de ellas se había afiliado a ninguna Asociación. Aunque vale la pena 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.

En 1922, Nacionales de México firmó un convenio con la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S. C. L., que daba protección a sus afiliados, jefes de oficina o departamento, sin excepción, y que estipulaba el orden de categorías para todos los empleados desde mensajero a Oficial Mayor. En su artículo 6 consignó que los taquígrafos que desearan ocupar un puesto en el escalafón *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 acreditara haber cursado instrucción primaria y superior, no padecieran enfermedades contagiosas, presentarán solicitud manuscrita y examen*, aunque ya estuvieran trabajado en la empresa. Acotaba en el artículo 14, frac. 3^a que por ningún motivo se daría preferencia a quienes tuvieran recomendación oficial o particular, quedando establecido que sólo se reconocerían aptitudes, antigüedad y méritos alcanzados en el servicio de la empresa.

Sin embargo, para noviembre de 1932, se reporta una baja en la contratación de las mujeres en Oficinas Generales en relación con lo registrado en 1927, de 151 a 110, aunque el número de mujeres representadas por la Alianza aumentó de 48 a 73, en términos porcentuales pasó de 31 a 65.7 %. Los puestos que siguieron siendo los más demandados fueron los de taquígrafas y sus sueldos oscilaron entre los 50 y 350 pesos. Un caso especial fue el de la taquígrafa Concepción Gallardo que 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. Según se consigna en Ferronales (1934), 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. Cuellar (1935), señala que, en 1933, Ferrocarriles Nacionales de México tenía registrado en todo su sistema un total de 31656 empleados de los cuales aproximadamente 700 eran puestos ocupados por mujeres.

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 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.

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.

“El Feminismo Ferrocarrilero” o un simple término institucionalizado

En agosto de 1931, el cuerpo de redacción de la revista *Ferronales*, publicó el texto titulado *A las damas ferrocarrileras* con el propósito de que el personal ferrocarrilero colaborara con datos e informes relativos a las honorables y simpáticas damas que prestaban sus servicios en los ferrocarriles. Tres meses después publicó otra nota con el título *Baltimore & Ohio*, 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 útil, 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. 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, mecanógrafa 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 y Saltillo, con 30 y 9 biografías, respectivamente. Por eso no es extraño que en marzo de 1933, 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, 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 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. 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:⁵

“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

⁵ Manolo Sodi Villarreal, “Mirando el pasado y al futuro a través de mis cristales del presente”, en Revista *Ferronales*, t. ii, no. 10, (octubre de 1932).

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... Ciertamente 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”.

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 Rovzar⁶ representante de pasajes del Ferrocarril de Baltimore and Ohio, 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

⁶ Aimée Rovzar fue 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, no. 11, (noviembre de 1935).

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”.

Aún más, el propio equipo editorial de la revista expreso 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”.

Tampoco faltó la opinión de algunas mujeres que se atrevieron a expresarse en pro de su género, de ellas sobresalen Susana Derville⁷ y Leonor Llach Trevoux,⁸ 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 Plata⁹

⁷ Se convirtió en colaboradora de la revista *Ferronales* 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*.

⁸ 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*. (1997), t. iv, (H-LL). México, UNAM y Morales Campos, Estela (2006), *Forjadores e impulsores de la bibliotecología latinoamericana*. México, UNAM.

⁹ 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.;

quien escribió, en julio de 1933, “Hembra para dos machos”, 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”, 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.

visitador desde 1921, en diferentes divisiones, y comisionado de la Agencia General de Compras para más información ver Revista *Ferronales*, t. iv, no. 7, (julio de 1933), 25 y t. v, no. 9, (septiembre de 1933).

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.

BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAPHY

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.

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. México, Ferrocarriles Nacionales de México.

Cuéllar, Alfredo B. (1935), *La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México.* México, s.p.i.

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

Gómez-Ferrer, Guadalupe, et. al, (2006), *Historia de las mujeres en España y América Latina*, vol. iv. Del siglo xx a los umbrales del xxi. Ediciones Cátedra, Madrid.

N. Rodea, Marcelo, (1944), *Historia del Movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943.* México, s.p.i.

Silva Herzog, Jesús, (1931), *Los salarios y la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México.* México, Editorial Cultura.

Valencia Islas, Arturo (2017), *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México.* Horizonte Ferroviario, México.

Documentales y Archivísticas

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

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

Publicaciones periódicas

Revista Ferronales, órgano del personal de los FNM, t. ii, no. 8, (agosto de 1931).

_____, t. ii, no. 11, (noviembre de 1931).

_____, t. ii, no. 2, (febrero de 1932).

_____, t. ii, no. 10, (octubre de 1932).

_____, t.iii, no. 3, (marzo de 1933).

_____, t. iv, no. 7, (julio de 1933),

_____, t. v, no. 9, (septiembre de 1933).

_____, t. v, no. 10, (octubre de 1933).

_____, t. iii, núm. 7, (julio de 1934).

_____, t. v, núm. 8, (agosto de 1934).

_____, t. vi, no. 11 (noviembre de 1934).

_____, t. vii, núm. 1, (enero de 1936).

Revista *Perfiles Educativos*, vol. XXXIII, no. 133, 2011, IISUE-UNAM.