



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

Sesión VIII. Historia de las trabajadoras ferroviarias.
Sessão VIII. História das trabalhadoras ferroviárias.
Session VIII. History of women railroad workers.

La fuerza laboral femenina de los ferrocarriles
mexicanos

A força de trabalho feminina dos caminhos-de-ferro
mexicanos

The female workforce on Mexico's railroads

KATE REED

University of Chicago, Department of History
katereed@uchicago.edu

Resumen: Esta ponencia es un esfuerzo por caracterizar la fuerza laboral femenina de los ferrocarriles del sureste de México a partir de los expedientes de personal de más de 170 mujeres. A través de estos, se arma una especie de 'biografía colectiva' que vincula sus trayectos laborales y ciclos de vida. ¿En qué momento de la vida fueron contratadas? ¿Qué responsabilidades familiares tenían? ¿Cuánto ganaban? ¿Qué tan estables eran sus puestos? ¿Qué tipo de labores realizaban? A pesar de compartir el género y el hecho de ser, en su gran mayoría, familiares de obreros o empleados ferroviarios, conformaban una fuerza laboral heterogénea. La ponencia subraya, por lo tanto, las divisiones y diferencias que la atravesaban.

Palabras clave: género; trabajo; familia; derechos sociales

Resumo: Esta apresentação constitui um esforço para caracterizar a força de trabalho feminina das companhias ferroviárias do sudeste do México com base nos dossiês pessoais de mais de 170 mulheres. A partir destes, constrói-se uma espécie de «biografia coletiva» que liga os seus percursos profissionais e ciclos de vida. Em que momento da vida foram contratadas? Que responsabilidades familiares tinham? Quanto ganhavam? Quão estáveis eram os seus postos de trabalho? Que tipo de tarefas realizavam? Apesar de partilharem o género e de serem, na sua grande maioria, familiares de operários ou funcionários ferroviários, constituíam uma força de trabalho heterogénea. A apresentação destaca, portanto, as divisões e diferenças que a atravessavam.

Palavras-chave: género; trabalho; família; direitos sociais

Abstract: This paper attempts to describe the female workforce on Mexico's southeastern railroads by drawing on the personnel files of more than 170 women. It offers a "collective

biography” that links their working lives to their lifecycles. When were they hired? What family responsibilities did they have? How much did they earn? How stable was their employment? What kind of work did they do? Though they had in common their gender and, in most cases, the fact that they were relatives of railroad workers, these women made up a heterogeneous workforce. The paper thus illuminates the differences and divisions that crisscrossed it.

Keywords: gender; work; family; social rights

INTRODUCCIÓN

Eugenia de la Cruz Hernández falleció en la madrugada del 5 de agosto de 1977, en una clínica del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) en la ciudad de Coatzacoalcos, en el sur del estado de Veracruz. En su acta de defunción, se señaló que murió de un choque séptico, que era viuda y que su ocupación había sido las labores del hogar.¹

En realidad, de la Cruz había trabajado fuera del hogar durante más de tres décadas. Entre 1938 y 1969, se desempeñaba como cocinera en un hospital ferroviario, y cuando murió, vivía de una pensión pagada por los Ferrocarriles Unidos del Sureste.² Durante décadas, se encargaba de la cocina del hospital, la cual daba de comer a docenas de internados y personal. Trabajar para el ferrocarril implicaba, sin lugar a duda, un nivel de bienestar y hasta privilegio económicos que habría sido la envidia de muchos hombres en situaciones laborales más precarias. Para una mujer, sobre todo una mujer como de la Cruz, con solo un año de primaria, su situación económica era excepcional.³ Sin embargo, terminó sus más de treinta años de servicio con un sueldo solo unos pesos arriba del sueldo de

¹ Acta de defunción, 5 de agosto de 1977, Archivo General del Estado de Yucatán (Mérida), Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, Vaja 308, Vol. 205, Exp. 4 (en adelante, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY).

² Constancia de servicios, 15 de septiembre de 1977, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY.

³ Padrón, 25 de septiembre de 1954, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY. Sobre el privilegio relativo de los ferrocarrileros dentro de la clase obrera, Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850–1950* (Ciudad de México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010), 182, 187–188; Michael David Everett, “The Role of the Mexican Trade Unions, 1950–1963” (tesis de doctorado, St. Louis, Missouri, Washington University, 1967), Tablas IX y X, 197–200; Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi, “El triunfo de la política sobre la técnica” en *Ferrocarriles y vida económica en México (1850–1950): del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, ed. Sandra Kuntz Ficker and Paolo Riguzzi (Ciudad de México: El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, 1996), 327.

un peón de vía.⁴ El trabajo era pesado, y sufrió varios accidentes laborales encima del desgaste físico habitual.⁵ Luchaba constantemente por mejores prestaciones, sueldos y categorías ocupacionales, siendo en muchas ocasiones negada los beneficios laborales que otros obreros recibían automáticamente.⁶ Cuando falleció, su trabajo fue sumergido en la vasta y mal definida categoría del trabajo doméstico.

Desde una perspectiva, su acta de defunción no estaba equivocada. Su trabajo en la cocina del hospital era una extensión de la actividad doméstica, si bien una versión formalizada, sindicalizada y pagada del trabajo femenino realizado por muchas mujeres, sin remuneración o como trabajadoras domésticas con sueldos bajísimos y pocas protecciones legales, mucho menos sindicales.⁷ Es más, De la Cruz definitivamente regresaba del hospital para iniciar una segunda jornada en casa. Sin embargo, conceder la conflación del trabajo doméstico con tres décadas de trabajo en el ferrocarril sería desatender las formas en que el desarrollo industrial dependía de, y transformaba, el trabajo estereotípica e históricamente entendido como el trabajo de la mujer. Cientos, si no miles, de mujeres se desempeñaban como cocineras, lavanderas, afanadoras,

⁴ El último sueldo de Eugenia era \$45.876 diarios en agosto de 1969. José Luis Sandoval Martínez a José O. Valle Nava, 2 de julio de 1969, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY. En febrero de 1970, los obreros menos calificados ganaban entre \$40.4036 y \$41.593, mientras un obrero calificado como un maquinista o trenista ganaba desde \$53.40 hasta \$71.468. Muchas oficinistas ganaban más aún. Lista de raya, febrero de 1970, 10.5.921.LR.DP.FC.AGEY.

⁵ Informe de accidentes personales, 16 de abril de 1969, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY; Informe de accidentes personales, 5 de octubre de 1965, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY; Informe de accidentes personales, 14 de enero de 1964, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY.

⁶ Por ejemplo, Eugenia de la Cruz Hernández al Sindicato SCOP, 24 de abril de 1948, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY (solicitando un ascenso que le fue negado); Mario Cámara Rosas a Eugenia de la Cruz Hernández, 16 de noviembre 1956, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY (negándole el petróleo, agua y hielo gratuitos que recibían otros empleados del ferrocarril); Sindicato SCOP a José María Mora Navarro, 3 de noviembre de 1960, 4.205.308.EP.DP.FC.AGEY (solicitando que se le pagara horas extras ya que el escalafón no reflejaba sus responsabilidades como encargada de la cocina; negado).

⁷ Existían algunos sindicatos de trabajadoras domésticas, formados a partir de la década de los 1930. Sin embargo, muchos dejaron de funcionar en los años 1940, o fusionaron con sindicatos de empleados de hoteles y restaurantes, dejando fuera a las trabajadoras domésticas en casas particulares. Véase Mary Goldsmith, "De combativas a conformistas. El Sindicato de Domésticas y Similares de Tampico y sus Colonias," *La ventana*, no. 11 (2000): 144-64.

sirvientas, galopinas, enfermeras, secretarias, taquimecanógrafas, telefonistas y profesoras en los ferrocarriles a lo largo del siglo XX. Aunque pequeña en términos numéricos, esta población—y la amplia documentación archivística que se generaba en torno a ella—arroja mucha luz sobre problemáticas persistentes en la historia social, laboral y económica de México.

En 1984, la socióloga Teresita de Barbieri elaboró tres lineamientos para orientar investigaciones sobre la vida laboral de las mujeres: primero, que la posición de las mujeres es histórica, y varía con el modo de producción. Segundo, que hay que ubicar la condición de las mujeres en lo que hacen, no solamente en lo que se dice que hacen. Y tercero, que cualquier representación de las mujeres tiene que abordar la esfera privada, es decir, las obligaciones domésticas y familiares.⁸ Las historiadoras de la primera mitad del siglo XX hemos enfrentado muchos desafíos en cumplir con estas recomendaciones, ya que carecemos, en muchos casos, de las fuentes que posibilitan estudios económicos, sociológicos y antropológicos de la vida laboral de las mujeres, como son los microdatos del censo, las etnografías y las entrevistas. Dependemos de fuentes documentales que suelen borrar u oscurecer el trabajo de las mujeres. Consideremos, por ejemplo, la costumbre de etiquetar el trabajo doméstico como “labores de su sexo” o “labores del hogar”, sin especificar si esas labores son pagadas o no, mucho menos el contenido del “trabajo doméstico”, lo cual no es una categoría ni fija ni estable.

El presente texto aprovecha un archivo ancho pero rico para estudiar conjuntamente estas facetas del trabajo femenino, no solo conceptualmente, sino concretamente, a lo largo de las vidas de mujeres específicas e identificables. Se trata de los archivos empresariales de tres ferrocarriles del sureste: los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, FUY; el Ferrocarril del Sureste, FS; y los Ferrocarriles Unidos del Sureste, FUS.

El artículo se desarrolla en dos apartados. El primero describe más a fondo las posibilidades analíticas brindadas por los expedientes de personal, señalando su riqueza, y sus límites, no solo para el estudio del trabajo de mujeres, sino también para el de los demás obreros. El segundo ofrece una primera aproximación estadística a la fuerza laboral femenina de los ferrocarriles. Se argumenta que, si bien estas mujeres eran excepcionales en términos de su empleo, los problemas y las precariedades

⁸ Teresita de Barbieri, *Mujeres y vida cotidiana*, (Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1984), 11.

que buscaban resolver con el trabajo remunerado eran demasiado comunes entre las familias de clase trabajadora.

1. RADIOGRAFÍA DE UN EXPEDIENTE DE PERSONAL

La reconstrucción del mundo laboral del ferrocarril es posible gracias a los expedientes de personal de las empresas ferroviarias, una fuente relativamente poco estudiada en la historia del ferrocarril.⁹ Estos expedientes, los cuales a veces llegan a cientos de páginas, contienen datos importantes no solo sobre el empleado individual en su lugar de trabajo, sino también sobre sus familiares y dependientes, su hogar y sus interacciones con las dependencias del ferrocarril, como las escuelas, hospitales, puestos de socorro y demás. Ya que el tema de fuentes primarias, o la falta de ellas, ha sido central para historiadores del trabajo femenino, vale la pena un análisis del expediente de personal y sus posibilidades y límites como herramienta para entender el trabajo femenino, tanto remunerado como no.

Los expedientes están organizados en orden cronológico reverso, con los documentos más recientes primero. Empecemos, entonces, al final del expediente, donde aparecen los documentos más antiguos. El expediente inicia, normalmente, con la contratación de la trabajadora, episodio marcado por un examen médico de admisión (muchas veces, sin llenar con detalle la historia clínica, indicando solo la categoría ocupacional de la trabajadora, su ocupación previa, su lugar de nacimiento y el número de personas que dependían económicamente de ella) y un documento señalando su sueldo y lugar de adscripción (un rasgo distintivo del trabajo ferrocarrilero era su extensión en el espacio, la cual exigía que los trabajadores vivieran y laboraran lejos de sus hogares, en campamentos o asentamientos transitorios). En el caso de viudas de ferrocarrileros, que a veces fueron contratadas a corto plazo mientras esperaban una indemnización, y a veces a largo plazo si no tenían derecho a indemnización y buscaban mantener a sus hijos, puede haber correspondencia relativa a la muerte del esposo, o solicitudes del sindicato

⁹ Para unas excepciones importantes, véase Marcos T. Aguila and Jeffrey Bortz, “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista,’” *Mirada ferroviaria* 13, no. 39 (2020): 38–51; Jeffrey L. Bortz and Marcos Águila, “Command and Control at Work: The Evolution of the Rules of Work on Mexican Railroads, 1883- 1923,” *Labor History* 56, no. 5 (2005): 587–613.

para dar una ayuda a la mujer. En los expedientes más recientes, de los 1960s en adelante, figuran solicitudes formales de empleo, muchas respaldadas por cartas de apoyo del sindicato, así como cartas de recomendación de trabajos previos, si es que la postulante los haya tenido. Para las aspirantes a puestos de oficina, hay exámenes de ortografía, taquimecanografía y matemáticas. Solo a partir de los 1960s se exigía comprobantes de estudios de enfermería para las aspirantes a enfermera, aunque muchas mujeres sin ni título ni estudios formales trabajaban como enfermeras extras, sin trabajo estable.

De aquí, los expedientes se vuelven más heterogéneos en términos de su composición. La mayoría incluyen formularios de afiliación de dependientes, donde la trabajadora registraba a sus hijos menores de edad y ascendientes económicamente dependientes (los trabajadores también podían registrar a sus esposas; ellas no tenían esa opción, ya que se asumía que el varón no podía depender de su esposa, con la excepción de hombres legalmente incapacitados para trabajar). Estos registros señalaban a los hijos y padres como derechohabientes, con derechos al servicio médico del ferrocarril, así como pases descontados o gratuitos. Muchos expedientes llevan fotografías de las trabajadoras y sus familiares para las credenciales de identificación de derechohabientes. Estas conmueven: muchas veces aparecen abuelos y nietos juntos, posados ante la cámara, los papás ausentes, ya que solo deberían aparecer los dependientes económicos de la trabajadora.

Una parte importante de los expedientes de personal se compone de conflictos. Las quejas, investigaciones y sanciones arrojan luz sobre las relaciones laborales cotidianas que no llegaron a las instancias de justicia laboral, como los inspectores de trabajo o las juntas de conciliación y arbitraje. Es más, estos conflictos abarcan no solo las condiciones inmediatas de trabajo, ya que los ferrocarriles estaban metidos también en la provisión de vivienda, servicios médicos, escuelas y transporte para trabajadores y sus dependientes.

Bastante rutinarios son los documentos de movimiento de personal. Hay notificaciones de ascenso, sobre todo para las mujeres que laboraban en oficinas, y de traslado, para las enfermeras, profesoras, cocineras y afanadoras que trabajaban en los campamentos y quienes aspiraban más a un puesto en un centro urbano que a un ascenso de categoría. También hay avisos de baja, cuando el ferrocarril buscaba disminuir su lista de raya y deshacerse de trabajadoras que la gerencia consideraba inútiles para la

operación del ferrocarril.¹⁰ Estas decisiones eran disputadas, no solo por las trabajadoras afectadas, sino también por el sindicato, las familias ferrocarrileras y hasta el otro personal del ferrocarril, que resistía la pérdida de una profesora, enfermera o afanadora que hacía trabajos indispensables para el buen funcionamiento de un hospital o una comunidad ferroviaria.¹¹

Menos comunes son las cartas de renuncia; estas figuran sobre todo en los expedientes de secretarías jóvenes que, al parecer, se salían del mercado laboral para casarse. La mayoría de las trabajadoras del ferrocarril buscaban conservar su empleo, aun estando casadas. Para otras, el trabajo asalariado claramente sustituía al hombre proveedor, o por viudas, solteras, separadas o divorciadas.

Unos expedientes terminan *en media res*, por así decirlo, sin ofrecer ninguna pista sobre cómo terminó la relación laboral. En el caso de jubilaciones, debe de haber una hoja de servicios, con un registro detallado de los años de servicio, las categorías ocupacionales y los sueldos, así como periodos de baja, para poder calcular el monto de la pensión. En algunos casos, como el de Eugenia de la Cruz Hernández, podemos seguir a la trabajadora hasta su muerte. La posibilidad de rastrear la vida de una trabajadora durante años o décadas es una de las principales diferencias entre los expedientes de personal y las otras fuentes—como censos, informes estadísticos, causas judiciales, artículos de prensa—que se ha utilizado para estudiar el trabajo de mujeres. La longitud de la perspectiva ofrecida por el expediente de personal constituye una ventaja particular dada la establecida importancia de contextualizar el trabajo remunerado de las mujeres a lo largo de su ciclo de vida.¹² Para ellas, mucho más que para los hombres, el trabajo pagado respondía, y tenía que conformarse con, las exigencias del hogar, del esposo/pareja y de los hijos.

2. LA FUERZA LABORAL FEMENINA DEL FERROCARRIL

¹⁰ En 1972, el gerente de FUS dijo que el puesto de cocinera en los talleres era una “inutilidad”, caracterización disputada por el STFRM, que insistió que no solo era necesario el puesto, sino que había que crear otro. Gelasio Luna y Luna a Mariano Villanueva Molina, 30 de septiembre de 1972, 4.204.307.EP.DP.FC.AGEY.

¹¹ E.g., Padres de familia a Mario Cámara Rosas, 28 de octubre de 1958, 2.582.685.EP.DP.FC.AGEY.

¹² Para un acercamiento biográfico a una trabajadora ferrocarrilera, véase Kate Reed, “Derechos del trabajo: Rosa Baños Pool y las ambigüedades de las labores femeninas en los ferrocarriles mexicanos”, *Mirada Ferroviaria*, no. 48 (2025): 20–47.

¿Quiénes eran estas mujeres, y cómo llegaron a tener empleos en los ferrocarriles del sureste? La imagen estereotípica del trabajo ferrocarrilero es la labor física de un peón de vía, de un trenista o de un jefe de estación. Sin embargo, el ferrocarril exigía un conjunto de procesos laborales heterogéneos. El trabajo de oficina es, tal vez, el más obvio. Desde el siglo XIX, los ferrocarriles también operaban servicios médicos para sus empleados, una práctica que se volvió obligatoria bajo la Constitución de 1917 y la Ley Federal del Trabajo de 1931.¹³ En 1919, FUY terminó de construir el Sanatorio Rendón Peniche; para 1923, los Ferrocarriles Nacionales de México contaban con 15 hospitales.¹⁴ El trabajo industrial en general, y el ferrocarrilero en particular, era peligroso, con altas tasas de accidentes.¹⁵ En el México posrevolucionario, las grandes industrias que establecían centros de trabajo a cierta distancia de los pueblos y las ciudades existentes tenían la responsabilidad de brindar servicios médicos a sus obreros, así como escuelas para sus hijos.

Durante el sexenio de Lázaro Cárdenas, se propuso una expansión significativa de la red ferroviaria. Sin embargo, al final solo se construyeron dos líneas.¹⁶ Una de ellas fue el Ferrocarril del Sureste, que tenía como propósito vincular los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (en ese entonces, todavía bajo control privado) con la red nacional. La construcción de la línea se terminó en 1950. En 1968, el Ferrocarril del Sureste fusionó con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán para formar la empresa paraestatal Ferrocarriles Unidos del Sureste.¹⁷

¹³ Constitución Política, Art. 123, frac. 12; Ley Federal del Trabajo, *Diario Oficial de la Federación*, 28 August 1931, frac. 8.

¹⁴ E. Ocaranza Llano, “Informe sobre hospitales”, 19 June 1923, ff. 32–38, Archivo General de la Nación (Ciudad de México), Departamento del Trabajo, Caja 593, Exp. 3; Marco Aurelio Díaz Güémez, *El arte monumental del socialismo yucateco (1918–1956)*, (Mérida, Yucatán: Universidad Autónoma de Yucatán, Compañía Editorial de la Península, Patronato Pro Historia Peninsular, 2016) 81, 96–99.

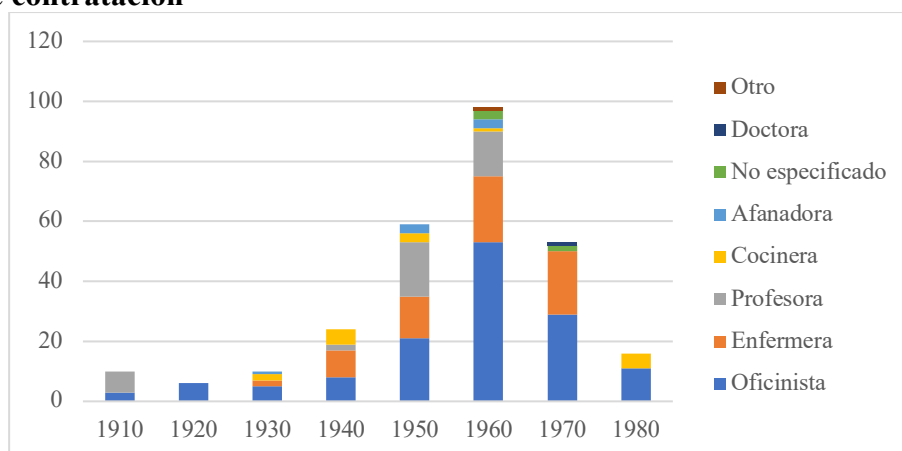
¹⁵ Ricardo Manuel Wan Moguel, “Accidentes y enfermedades entre los ferrocarrileros yucatecos 1881–1915”, *Mirada Ferroviaria*, no. 43 (2021): 52–61; Riguzzi, “Los caminos del atraso,” en *Ferrocarriles y vida económica*, 37; Kuntz Ficker y Riguzzi, “El triunfo de la política”, en *Ferrocarriles y vida económica*, 311, 328–9; Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología*, 66.

¹⁶ Kuntz Ficker y Riguzzi, “El triunfo de la política,” 306.

¹⁷ Ricardo Manuel Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934–1977)”, *Mirada Ferroviaria*, no. 38 (2020); Miguel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia* (Mérida: Talleres

A la par de la construcción de las vías, se edificaron dos hospitales—uno en Coatzacoalcos, el otro en Campeche—y varios puestos de socorro a lo largo del ferrocarril.¹⁸ Muchas veces, se improvisaron las escuelas, usando edificios de estación como aulas. Ya que el FS fue una dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), brindaba servicios médicos no solo a los obreros, sino también a sus dependientes económicos, desde la inepción del servicio en los 1930s. Los familiares de los ferrocarrileros de los FNM solo ganarían el estatus de derechohabientes del servicio médico en los 1950s.¹⁹

Cuadro 1. Expedientes de trabajadoras, por ocupación final y década de contratación



Se utiliza la ocupación final, no inicial, porque suele ser la que aparece en el registro de expedientes. Para las mujeres que no figuran en la muestra detallada, sería imposible saber su ocupación inicial. Por lo tanto, esta gráfica exagera la importancia numérica de la enfermería y subestima la de las afanadoras. Fuente: Guía del AGEY y cálculos de la autora.

Estos servicios sociales requerían de personal: médicos, mozos, enfermeras, afanadoras, lavanderas, cocineras, profesores. Con la excepción de los médicos y mozos, este personal era, en su gran mayoría,

Gráficos y Editorial “Zamná,” 1975); Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *El Ferrocarril del Sureste* (Ciudad de México, 1950).

¹⁸ SCOP, *Ferrocarril del Sureste*, 179.

¹⁹ STFRM, Sección 15, “Documento Económico”, 25 de febrero de 1959, CEMOS; STFRM, “La funesta política administrativa en los FFCCNN de México”, noviembre de 1962, CEMOS.

femenino. Y, por lo menos legalmente, tenía que ser tratado como los demás empleados de la empresa, con las mismas prestaciones y protecciones. También era parte del Sindicato de Trabajadores de la SCOP/SCT, y después, del STFRM.²⁰ El ferrocarril contrató a mujeres locales, muchas de ellas hijas, esposas, viudas, hermanas o sobrinas de ferrocarrileros, para llenar la mayoría de estos puestos. Para el presente estudio, se revisó una muestra de 178 expedientes de personal, de un total aproximado de 275 expedientes de mujeres.²¹ En total, sobreviven más de 6,000 expedientes de personal para FUY, FS y FUS. Se intentó consultar los expedientes de todas las enfermeras, afanadoras, cocineras, lavanderas y profesoras, dado que se sabe menos, en general, sobre estos trabajos que sobre el trabajo de oficina.²² Como se ve en el Cuadro 1, a partir de los 1950s, el trabajo de oficina era la ocupación femenina más común en los ferrocarriles, así que la muestra no es una representación perfecta de la distribución de empleos femeninos.

Tabla 1. Composición de la muestra, por categoría ocupacional inicial y final

Categoría ocupacional	Inicial	Final
Afanadora	13	6
Cocinera	14	15
Enfermera/servicios médicos	64	69
Lavandera	5	1
Oficinista	47	51
Profesora	35	36

El empleo femenino se caracterizaba por contadas posibilidades de ascenso, reflejadas tanto en la Tabla 1, donde se ve que había muy poco movimiento entre categorías ocupacionales (con la excepción de las afanadoras y lavanderas, que podían ascender al puesto de enfermera ayudante), como en el escalafón restringido dentro de cada categoría. Por ejemplo, había dos categorías de profesor/a: profesor/a A y B. Con la

²⁰ Con la importante excepción de los profesores, quienes eran miembros del Sindicato SCOP pero no del STFRM. La SCOP se convirtió en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en 1958.

²¹ La cifra es aproximada porque algunos expedientes contienen los datos de más de un obrero; algunos obreros tienen más de un expediente; y para los expedientes que no formaban parte de la muestra, no se podía verificar con certeza el género del obrero.

²² El trabajo de las oficinistas se describe en detalle en Susie S. Porter, *From Angel to Office Worker: Middle-Class Identity and Female Consciousness in Mexico, 1890-1950* (Lincoln: University of Nebraska Press, 2018).

inclusión de algunos puestos especializados, había más variación (tanto de título como de sueldo) entre las enfermeras, pero en general, se dividían en enfermeras ayudantes, enfermeras B y enfermeras A. De forma análoga, había ayudantes de cocina, cocineras de 2ª y cocineras de 1ª. Las lavanderas y afanadoras no contaban con posibilidad de ascenso dentro de su categoría.

La excepción a esta regla eran las oficinistas. Una comparación de los trayectos laborales de dos mujeres ilustra bien el fenómeno: Rosa Hernández Martínez fue contratada como secretaria en febrero de 1945, con un sueldo diario de \$5.50. Poco más de un año después, Agripina Anzures vda. de Rodríguez fue contratada como afanadora en junio de 1946, con \$5 diarios. Cuando las dos se jubilaron, ambas en junio de 1969, Hernández Martínez había sido promocionada seis veces y ganaba \$68.65 diarios, mientras Anzures solo había recibido un ascenso, al puesto de enfermera ayudante, y ganaba \$47.875 diarios.²³ Cabe señalar que, de las categorías ocupacionales consideradas aquí, el trabajo de oficina era la única que no era mayoritariamente femenina: dos terceras partes de los profesores eran mujeres; después de 1940, solo había dos enfermeros; y todas las cocineras, lavanderas y afanadoras eran mujeres. Es decir, la movilidad ocupacional estaba mucho más restringida en las categorías ocupacionales feminizadas.

Tabla 2. Motivos de baja de trabajadoras permanentes, por categoría

	Abandono	Despido	Indemnización	Jubilación	Muerte	Renuncia	Término de comisión	Sin datos	Otro
Afanadora	-	-	4	3	1	-	-	1	-
Cocinera	-	-	7	5	-	-	-	-	-
Enfermera	1	2	22	4	2	3	1	5	-
Lavandera	-	-	1	3	-	-	-	1	-
Oficinista	-	-	10	5	1	9	-	11	3
Profesora	-	-	18	-	-	2	-	3	3
Total	1	2	62	20	4	14	1	21	6

²³ Constancia de servicios, 19 May 1969, 6.142.245.EP.DP.FC.AGEY; Constancia de servicios, 20 May 1969, 4.371.474.EP.DP.FC.AGEY.

Las oficinistas se caracterizan por otras dinámicas laborales distintas a las de las demás categorías de trabajo femenino. Mientras casi el 20% de las oficinistas renunciaron sus puestos voluntariamente (muchas veces, se puede inferir, porque habían contraído, o estaban a punto de contraer, nupcias), solo 6.3% de las enfermeras, 5.7% de las profesoras y 0% de las demás categorías renunciaron o abandonaron sus trabajos. Entre las oficinistas, era común tomar permisos sin goce de sueldo durante varios meses, señalando que ellas dependían menos de sus ingresos laborales para subsistir. Por cierto, una oficinista solicitó un pase gratuito, no para sus familiares, como era muy común entre todas las trabajadoras, sino para su sirvienta, una niña de doce años.²⁴ Sus patrones de empleo correspondían más con el ideal de abandonar el trabajo asalariado después del matrimonio: una oficinista promedio fue contratada cuando era joven y soltera, sin hijos y con solo dos dependientes económicos (comúnmente sus padres). Por otro lado, entre las afanadoras, lavanderas y cocineras, muchas veces fue la ruptura del matrimonio o la unión consensual, por abandono, viudez o la insuficiencia de los ingresos del esposo, lo que las impulsó a buscar trabajo asalariado. Tenían, en promedio, más de dos hijos y más de tres personas que dependían económicamente de ellas. Todas las trabajadoras reportaban tener más dependientes económicos que hijos, lo cual señala las redes familiares que apoyaban con sus sueldos y con las prestaciones que recibían como empleadas del ferrocarril.²⁵

Tabla 3. Número promedio de hijos y dependientes económicos según categoría ocupacional inicial

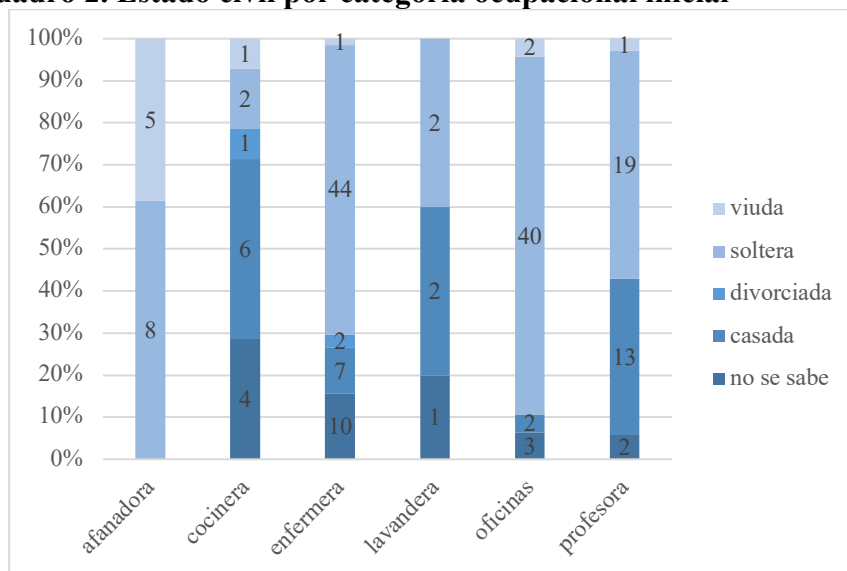
Categoría ocupacional	Muestra completa (n=152)		Trabajadoras permanentes (n=117)	
	Hijos	Dependientes	Hijos	Dependientes
afanadora	2.4	3.7	2.4	3.9
cocinera	2.9	3.3	2.5	2.8
enfermera	1.1	1.9	1.4	2.4
lavandera	2.5	4.5	2.5	4.5
oficinista	0.5	1.7	0.6	2

²⁴ María Elena Bolaños Hernández, “Suplico a Ud. expedir un PASE...” abril de 1974, 1.515.618.EP.DP.FC.AGEY.

²⁵ Los obreros también reportaban amplias redes de dependientes económicos. Alegre, *Railroad Radicals*, 7.

profesora	2	3.4	2.3	3.5
<i>Promedio:</i>	1.5	2.5	1.6	2.7

Cuadro 2. Estado civil por categoría ocupacional inicial



La división de clase entre las oficinistas y las mujeres que se desempeñaban en el cuidado de los derechohabientes del ferrocarril es una de las distinciones más marcadas dentro de la fuerza laboral femenina. Otra es la división entre las mujeres que conseguían plazas permanentes, y las que trabajaban por comisión—cubriendo vacantes de uno o dos meses—o como extras, con relaciones laborales de tiempo indefinido, pero sin horarios fijos y garantizados. Normalmente cubrían vacaciones, enfermedades, maternidades y permisos de las trabajadoras de planta.

131 trabajadoras de la muestra tenían puestos permanentes. Algunas solo los consiguieron después de muchos años de contratos temporales. De ellas, se puede calcular el tiempo promedio de servicio para 108 (las demás 23 no cuentan con fechas de empleo suficientemente precisas). El tiempo promedio que trabajaron para el ferrocarril fue 13 años. En el caso de las lavanderas, afanadoras y cocineras, su empleo duraba aún más: desde 18 años para las afanadoras, hasta más de 25 años para las cuatro lavanderas.

Esta estabilidad en el empleo, sobre todo para las mujeres supuestamente menos calificadas, refleja lo poco común que era que estos

trabajos feminizados de limpiar, lavar y cocinar recibieran sueldos arriba del salario mínimo, mucho menos prestaciones laborales como atención médica, aguinaldo, fondo de ahorro y aportaciones al INFONAVIT.²⁶ La deseabilidad de estos empleos se refleja en las bajas tasas de renuncia y abandono del empleo en la Tabla 2. Cabe señalar también que, durante los 1940s y 1950s, las enfermeras ferrocarrileras tenían mucho en común con las enfermeras visitadoras descritas en el trabajo de Claudia Agostoni, aunque sin la división de clase que diferenciaba a las visitadoras de sus pacientes. Aunque las enfermeras ferrocarrileras trabajaban en hospitales y puestos de socorro, y no en las casas de los obreros, la enfermería en los ferrocarriles no era la profesión calificada y titulada que se volvería en los 1960s, sino que se entendía como adyacente al trabajo doméstico y la sana gestión del hogar.²⁷ Para los 1960s, la enfermería se había profesionalizado más. De sus solicitudes de empleo, podemos observar que ser enfermera ferrocarrilera seguía siendo una propuesta económica atractiva, inclusive para mujeres con capacitación formal y más posibilidades de empleo. María de Lourdes Limón de Dios, contratada en 1965, ganaba \$25 diarios en su posición anterior en el Sanatorio González Calderón; su sueldo inicial en el FS era \$37.65.²⁸ Guillermina Hernández González, contratada unos meses antes en \$32.40 diarios, había ganado \$704 mensuales, o \$23.47 diarios, en el Centro de Salud Colón.²⁹

En general, los sueldos de las trabajadoras del ferrocarril superaban por mucho lo que podían ganar en otros empleos. Estaban dentro del 15% de

²⁶ Sobre la discriminación hacia los trabajadores domésticos en la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, véase Hidalgo, “The Making of a ‘Simple Domestic’”.

²⁷ Claudia Agostoni, “Las mensajeras de la salud: enfermeras visitadoras en la ciudad de México durante la década de los 1920”, *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, no. 33 (2007): 90. Sobre los programas de capacitación para enfermeras visitantes, véase Salvador Bermúdez, 19 April 1929, citado en Álvarez Amézquita et al., *Historia de la salubridad*, vol. 2, 322. Sobre los inicios de la enfermería en México y la subordinación de las enfermeras, Douglas C. Nance, “El inicio de la enfermería en México: Conflictos de poder y género, 1896-1904”, *Cultura de los Cuidados Revista de Enfermería y Humanidades*, no. 50 (2018). Cabe señalar que aun cuando se fundó el IMSS, las enfermeras auxiliares no necesitaban título. IMSS, “Reglamento de Servicios Médicos”, agosto de 1944, Archivo Histórico de la UNAM, Fondo Ignacio García Téllez, Caja 24, Exp. 115.

²⁸ Solicitud de empleo, 31 de agosto de 1965, 16.670.773.EP.DP.FC.AGEY; Alta, 8 de septiembre de 1965, 16.670.773.EP.DP.FC.AGEY.

²⁹ Solicitud de empleo, 11 de enero de 1965, 6.54.157.EP.DP.FC.AGEY; Alta, 11 de enero 1965, 6.54.157.EP.DP.FC.AGEY.

la población económicamente activa que, según un estimado del Banco de México en 1975, fue beneficiado por los aumentos al salario mínimo por encontrarse dentro de un sector bajo jurisdicción federal, o como empleadas de una dependencia gubernamental (la SCOP/SCT), o como trabajadoras protegidas por el contrato colectivo entre FUS y el STFRM a partir de 1968.³⁰

Otros fragmentos nos revelan el enorme valor que tenía un puesto ferrocarrilero para las mujeres y sus familias. Varias hijas de trabajadores y jóvenes trabajaban sin pago como meritorias en los hospitales y puestos de socorro del ferrocarril, en la esperanza de algún día conseguir un puesto permanente—esto, a pesar de una prohibición estricta de meritorios por el sindicato, ya que abarataban la mano de obra.³¹ A veces, se hizo un sorteo cuando había varias hijas de trabajadores que buscaban empleo.³² Las oficinistas podían pasar meses, o más, como aprendices o meritorias.³³ Las familias ferrocarrileras buscaban preservar sus plazas dentro de la familia, aun cuando eso significaba trabajar sin sueldo. Cuando su esposa, una profesora en Balancán, Tab., iba a dar a luz, el ferrocarrilero Miguel Domínguez Pérez ofreció que su hija, Elsy Domínguez Castillo, cubriera sus clases sin pago durante los tres meses de permiso por maternidad “para evitarle gastos a la empresa” y “en beneficio de los hijos de los trabajadores y beneficiando a la empresa”.³⁴ Sin duda, también esperaba que este gesto de buena voluntad le beneficiara en el futuro.³⁵ Otras, como la afanadora y lavandera Trinidad Osorio Miguel, trabajaron durante años

³⁰ Lidia Camarena, Juana Elena Martínez y Mercedes Salcedo, “Diagnosis Macroeconómica, 1950-1977”, en Asociación de Economistas Mexicanas, A.C., *Memoria del seminario internacional sobre la problemática económica actual: caso de México* (Ciudad de México: SEI, S.A., 1978), 103-4.

³¹ Carlos Cabral Espejo a Sección 13, Sindicato de Trabajadores SCOP, 23 de enero de 1958, 1.577.680.EP.DP.FC.AGEY; Adriano Trejo García a Gerente, 11 de enero de 1958, 3.573.676.EP.DP.FC.AGEY; Sindicato SCOP a Mario Cámara Rosas, 23 de julio de 1958, 3.584.687.EP.DP.FC.AGEY.

³² Jesús Martínez Rubio a Santiago Hernández Hernández, 14 de septiembre de 1965, 3.716.819.EP.DP.FC.AGEY.

³³ Por ejemplo, a pesar de ser taquimecanógrafa titulada, María Elena Bolaños Hernández tenía que estar dos meses como meritoria antes de conseguir un puesto asalariado. Padrón, 16 de septiembre de 1954, 1.515.618.EP.DP.FC.AGEY.

³⁴ Elsy Jesús Domínguez Castillo, Miguel Domínguez Pérez y Rosa María Castillo de Domínguez a José Luis Sandoval Martínez, 18 de noviembre de 1970, 7.605.708.EP.DP.FC.AGEY.

³⁵ Susie Porter describe un proceso similar en el caso de las oficinistas.

por contratos temporales antes de lograr un puesto permanente.³⁶ Y otras, como la profesora María del Carmen Hidalgo Hernández de León, nunca escaparon del ciclo de comisiones temporales.³⁷

Su persistencia frente al trabajo no pagado y la inestabilidad de los contratos temporales se explica con la Tabla 4, en la cual se muestra los rangos aproximados de salarios para las categorías ocupacionales ocupadas por mujeres de la clase trabajadora (las oficinistas tenían rangos salariales mucho más amplios, y no resultó ilustrativo incluirlas aquí). Estos sueldos estaban siempre equivalentes al, o por arriba del, salario mínimo, e incluían también prestaciones de ley como el aguinaldo, servicio médico, jornadas máximas, horas extras, etc. Si consideramos que la alternativa para muchas mujeres contempladas en esta tabla era el servicio doméstico, el cual no era sujeto ni al salario mínimo ni a las protecciones en materia de jornadas máximas, se resalta aún más lo deseable que era el trabajo en el ferrocarril para ellas. En zonas urbanas de Veracruz en 1970, el salario femenino modal era inferior a 6.67 pesos diarios—muy por debajo del salario mínimo estatal promedio de 28.99 diarios.³⁸

Tabla 4. Rango aproximado de salarios por categoría, 1940-1970 (pesos/día)

	1940-45	1946-50	1951-55	1956-60	1961-65	1966-70
Afanadora	3.00	5.00-5.30	12.00	12.40-22.00	24.45-29.40	34.65-44.90
Cocinera	3.80	5.00-6.00	7.50-11.30	12.40-23.00	24.55-29.50	34.75-45.00
Enfermera	5.00-6.00	8.33-9.58	7.33-13.33	14.00-30.50	19.06-37.65	32.15-55.60
Lavandera	4.00	4.80-5.00	5.80-12.00	12.00-18.00		
Profesora		8.00-12.10	14.00-16.10	16.10-29.80	26.20-38.85	38.85-49.75

Con esto, no se quiere minimizar la explotación que sufrían estas mujeres, ni las circunstancias difíciles que muchas veces eran el motivo de

³⁶ Constancia de servicios, 8 de agosto de 1969, 4.525.628.EP.DP.FC.AGEY.

³⁷ Constancia de servicios, 12 de agosto de 1969, 4.618.721.EP.DP.FC.AGEY.

³⁸ Secretaría de Industria y Comercio, *Ingresos y egresos de las familias en la República Mexicana 1969-1970 (Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y Zacatecas)*, tomo 5 (Ciudad de México, 1971); INEGI, *Estadísticas históricas de México*, tomo I (Aguascalientes, 1986).

su ingreso al mercado laboral. Un argumento de este apartado es que las trabajadoras del ferrocarril, sobre todo aquellas que desempeñaban en las categorías de afanadora, cocinera y lavandera, y algunas enfermeras y profesoras, no eran excepcionales. Enfrentaban situaciones económicas y familiares muy comunes para las mujeres de la clase obrera. Si bien el empleo ferrocarrilero era una opción para muy pocas mujeres, los problemas que buscaban solucionar con ese empleo eran, por el contrario, demasiado frecuentes.

CONCLUSIONES

Este artículo representa un primer esfuerzo por acercarse a la fuerza laboral femenina de los ferrocarriles del sureste de México en el siglo XX. Para concluir, me gustaría sugerir algunas preguntas que nos quedan para investigar. La primera tiene que ver con la relación entre trabajo remunerado y no remunerado. Este artículo ha señalado que era bastante común que las trabajadoras, sobre todo las menos calificadas y más precarias, tuvieran familias grandes. Además, era común que carecían del apoyo económico de un esposo, o por viudas, separadas o solteras. Sin embargo, hace falta un estudio cualitativo de cómo estas mujeres combinaban el trabajo remunerado con sus responsabilidades de cuidado, algo sobre el cual los expedientes de personal arrojan mucha luz. La segunda tiene que ver con la escasez de buenos empleos femeninos y cómo esta incide en la relación que estas mujeres tenían con su trabajo y con sus compañeras del trabajo. En un contexto económico en el cual muchas mujeres ganaban una fracción del salario mínimo, ¿qué efecto tenía la desigualdad salarial creada por la existencia de estos puestos relativamente privilegiados en los ferrocarriles? La tercera amplía la mirada para considerar no solamente la desigualdad entre mujeres, sino también entre hombres y mujeres. Dentro de una fuerza laboral tan heterogénea como la del ferrocarril, existían fuertes disparidades de salario, posibilidades de ascenso, prestaciones, poder sindical, etc. Todavía hacen falta estudios de estas desigualdades de clase y género en el contexto ferrocarrilero.

BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAPHY

Archivos

Archivo General del Estado de Yucatán, Mérida (AGEY)
Ferrocarriles de Yucatán (FC)

Departamento de Personal (DP)
Expedientes de Personal (EP)

Archivo General de la Nación, Ciudad de México (AGN)
Departamento del Trabajo (DT)

Archivo Histórico de la Universidad Nacional Autónoma de México,
Ciudad de México (AHUNAM)

Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, Ciudad de México
(CEMOS)

Fuentes publicadas

Agostoni, C. (2007) “Las mensajeras de la salud: enfermeras visitadoras en la ciudad de México durante la década de los 1920”, *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, (33), pp. 89–120.

Disponible en:

<https://doi.org/10.22201/iih.24485004e.2007.033.3159>.

Aguila, M.T. y Bortz, J.L. (2020) “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, *Mirada Ferroviaria*, 13(39), pp. 38–51.

Alegre, R.F. (2013) *Railroad radicals in Cold War Mexico: gender, class, and memory*. Lincoln, Nebraska: University of Nebraska Press.

Álvarez Amézquita, J. et al. (1960) *Historia de la salubridad y de la asistencia en México*. Ciudad de México: Secretaría de Salubridad y Asistencia.

Asociación de Economistas Mexicanas, A.C. (1978) *Memoria del seminario internacional sobre la problemática económica actual: caso de México*. Ciudad de Mexico: SEI, S.A.

Barbieri, T. de (1984) *Mujeres y vida cotidiana*. Ciudad de Mexico: Fondo de Cultura Económica (SEP/80, 60).

Bortz, J.L. y Águila, M. (2021) “Against the rules: collective and individual resistance on the Ferrocarriles Unidos de Yucatán, 1910-

- 1935”, *Labor History*, 62(5–6), pp. 590–613. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/0023656X.2021.1917528>.
- Bortz, J.L. y Águila, M. (2005) “Command and control at work: the evolution of the rules of work on Mexican railroads, 1883- 1923”, *Labor History*, 56(5), pp. 587–613.
- Díaz Güémez, M.A. (2016) *El arte monumental del socialismo yucateco (1918-1956)*. Mérida, Yucatán: Universidad Autónoma de Yucatán.
- Everett, M.D. (1967) *The role of the Mexican trade unions, 1950-1963*. Tesis de doctorado. Washington University.
- Goldsmith, M. (2000) “De combativas a conformistas. El Sindicato de Domésticas y Similares de Tampico y sus Colonias”, *La ventana*, (11), pp. 144–164.
- Guajardo Soto, G. (2010) *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. Ciudad de México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Hidalgo, S. (2018) “The Making of a ‘Simple Domestic:’ Domestic Workers, the Supreme Court, and the Law in Postrevolutionary Mexico”, *International Labor and Working-Class History*, 94, pp. 55–79. Disponible en: <https://doi.org/10.1017/S0147547918000157>.
- INEGI (1986) *Estadísticas históricas de México*. Aguascalientes.
- Kuntz Ficker, S. y Riguzzi, P. (eds.) (1996) *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950): del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. Ciudad de México: El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco.
- Middlebrook, K.J. (1995) *The Paradox of Revolution: Labor, the State, and Authoritarianism in Mexico*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Nance, D.C. (2018) “El inicio de la enfermería en México: Conflictos de poder y género, 1896-1904”, *Cultura de los Cuidados Revista de Enfermería y Humanidades* (50). Disponible en: <https://doi.org/10.14198/cuid.2018.50.08>.

- Porter, S.S. (2018) *From angel to office worker: middle-class identity and female consciousness in Mexico, 1890-1950*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Reed, K. (2025a) “Derechos del trabajo: Rosa Baños Pool y las ambigüedades de las labores femeninas en los ferrocarriles mexicanos”, *Mirada Ferroviaria*, (48), pp. 20–47.
- Reed, K. (2025b) “Rights to Her Labor: Women Workers on Mexico’s Southeastern Railroads”, *International Labor and Working-Class History* [Preprint]. Disponible en: <https://doi.org/10.1017/S0147547924000322>.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1950) *Ferrocarril del Sureste*. Ciudad de Mexico: Talleres Gráficos de la Nación.
- Secretaría de Industria y Comercio (1971) *Ingresos y egresos de las familias en la República Mexicana 1969-1970 (Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y Zacatecas)*. Ciudad de Mexico.
- Vidal Rivero, M. (1975) *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*. Mérida: Talleres Gráficos y Editorial “Zamná”.
- Wan Moguel, R.M. (2020) “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, *Mirada Ferroviaria*.
- Wan Moguel, R.M. (2021) “Accidentes y enfermedades entre los ferrocarrileros yucatecos 1881-1915 – Mirada Ferroviaria”, *Mirada Ferroviaria*, (43), pp. 52–61.