

mirada ferroviaria

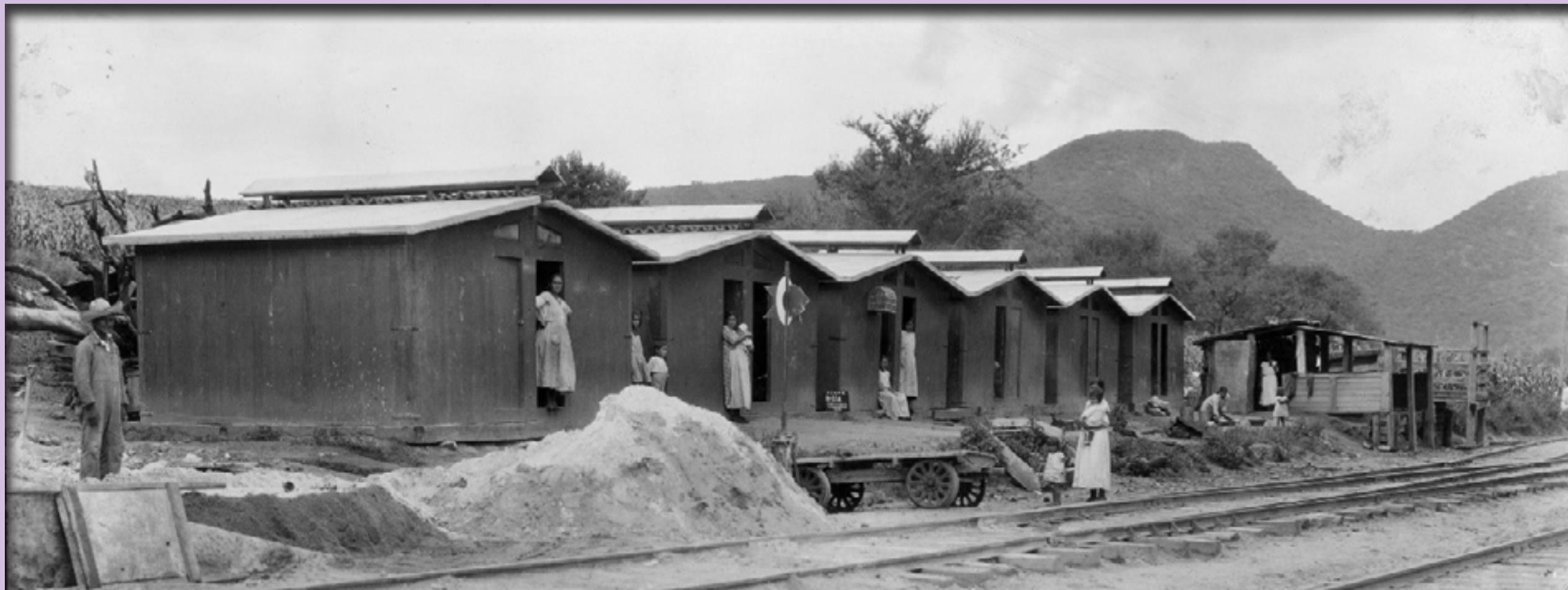
revista digital

Mirada Ferroviaria, núm. 48 | julio-diciembre 2023



Mujeres en entornos ferroviarios





Casetas para sección en la estación Andocutín, Michoacán, México. 1926. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

DIRECTORIO

Secretaría de Cultura

Alejandra Frausto Guerrero
Secretaria de Cultura

Marina Núñez Bernal

Subsecretaria de Desarrollo Cultural

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Teresa Márquez Martínez | Directora
tmarquez@cultura.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Román Moreno Soto | Coordinador
rmorenos@cultura.gob.mx

Patricio Juárez Lucas | Jefe del Departamento de Archivo Histórico
pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo | Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada
ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha | Jefa del Departamento de Fototeca
cvelez@cultura.gob.mx

Alejandro Ángeles Dorantes | Jefe del Departamento de Planoteca
aangelesd@cultura.gob.mx

Mirada ferroviaria agradece el apoyo de las siguientes personas del CNPPCF:

Difusión y promoción

Rosa María Licea Garibay | Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión
rlicea@cultura.gob.mx

Ana Belén Recoder López | Jefa del Departamento de Difusión
brecoder@cultura.gob.mx

Jorge Zayas Álvarez | Responsable del Área de Diseño Gráfico del Depto. de Difusión
jzayasa@cultura.gob.mx

Registro de bienes documentales y colecciones

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos
mpazg@cultura.gob.mx

MIRADA FERROVIARIA, Año 16, No. 48, julio - diciembre 2023, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 22 de diciembre de 2023.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Portada: Personal del Departamento de Vía y Edificios, Ciudad de México, 8 de noviembre de 1957. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Índice

6 **Presentación.** Diana Hernández

10 **Estaciones**

- *Mujeres en entornos ferroviarios: Estado de la cuestión.* **Luisina Agostini**
- *Derechos del trabajo: Rosa Baños Pool y las ambigüedades de las labores femeninas en los ferrocarriles mexicanos.* **Kate Reed**
- *Ferrovias ilustres. Mujeres guardabarreras en las memorias locales de General Rodríguez (Argentina) y Pinto (España).* **Solange Godoy**
- *Mujeres en ferrocarriles de Chile: omisión en un gran relato.* **Amaya Pavez**
- *“¿Qué haríamos con los cabellos largos?": una ruptura del discurso patriarcal en la revista Ferronales.* **Karen Elizabeth Flores**

102 **Tierra Ferroviaria**

- *Mujeres en entornos ferroviarios: presentación del proyecto y primeros resultados.* **Isabel Bonilla**
- *Huellas del trabajo femenino en los ferrocarriles mexicanos.* **Patricio Juárez y Román Moreno**

130 **Cruce de Caminos**

- *¡No se bajen la enchilada a golpes de pecho! "Las enchiladoras del tren" -* **Tepa el Chico. Aide Flores**
- *De los imaginarios a la puesta en valor: la propuesta ciudadana del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria.* **Lizbeth Celaya, María Teresa Ventura Rodríguez y Carlos Montero Pantoja**

172 **Vida Ferrocarrilera**

- *Entrevista a Gabriela Zegarra, gestora del patrimonio ferroviario en Perú.* **Luisina Agostini**
- *Entrevista a Lucina Rangel Vargas, jefa del Departamento de Monumentos Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.* **Patricio Juárez Lucas**
- *Entrevista a Luz Carregha Lamadrid, investigadora del Colegio de San Luis.* **Yazmin Yolanda Sandoval**
- *Entrevista a la ex ferrocarrilera María del Carmen Caballero Escobar.* **Patricio Juárez Lucas**
- *Entrevista a Migdalia González Ruiz.* **Robert Alegre**

212 **Silbatos y Palabras**

- *Un momento en la búsqueda de la modernidad mexicana: entre trenes y teatros.* **Raquel Velasco**

226 **Archivos documentales y de bienes**

- Archivo
- Biblioteca
- Fototeca
- Planoteca

PRESENTACIÓN

Este número tiene la finalidad de conjuntar la visión multidisciplinaria de un grupo de estudiosos dedicados al análisis de la cultura tecnológica construida en torno al ferro-carril. Si bien no se trata de un número conformado completamente por perfiles feme-ninos, sí se busca darle prelación a la perspectiva de género, a la visibilización de las mujeres en entornos ferroviarios y sus respectivas representaciones culturales, políticas y sociales. Las nuevas formas de sociabilidad que implicó el ferrocarril trajeron consigo una serie de transformaciones sobre la vida de todas las personas. Las mujeres, en tanto grupos sociales, al igual que los niños, han sido obviadas de la historia social de los ferrocarriles en la medida en que la misma proyección histórica se ha dado a partir del estudio de la economía general, la expansión de redes y de la infraestructura. Poca atención se había prestado, pues, a cada uno de los sectores que se vieron afectados más allá de la abstracción estadística. En este aspecto, precisamente, radica la importancia del número 48 de Mirada ferroviaria, pues enfatiza el lugar de las mujeres en diferentes ámbitos, no sólo como acompañantes de los ferrocarrileros, no sólo como secretarias, maquinistas, trabajadoras, historiadoras, sino también como estudiosas.

La revista abre con el panorama general, a manera de estado de la cuestión, elaborado por Luisina Agostini, para la sección Estaciones, que desde la perspectiva de género y comparatística entre diversos ambientes nacionales, analiza los procedimientos y argumentos que permitieron fundamentar la igualdad laboral entre todos los integrantes de la compleja red ferrocarrilera del siglo XX según se presenta en este número. Se trata de una revisión somera que da clara cuenta de la importancia de la discusión feminista en ambientes ferrocarrileros desde comienzos del siglo pasado. En esta misma vía, Kate Reed presenta un pormenorizado estudio sobre el espacio laboral que ocuparon las mujeres en el contexto de la cultura ferroviaria, y ofrece el análisis de casos para poder entender la complejidad de la época a partir de la microhistoria de las obreras.

A manera de cruce de caminos, Solange Godoy, presenta un interesante trabajo sobre la representación de las mujeres guadabarreras del ferrocarril, cuyas figuras son también un anclaje de la memoria colectiva y laboral de los ferrocarriles en la historia de Argentina y España. Amaya Pavez Lizárraga, analiza, cómo las mujeres en la historia de los ferrocarriles, ha quedado silenciada del gran relato histórico, conformando así un grupo subalterno no sólo en el marco del desarrollo de

los derechos laborales y cívicos, sino particularmente de los estudios históricos. Por esta razón es de celebrar que en el siglo XX hubiera rupturas con el discurso patriarcal por medio de publicaciones periódicas como Ferronales, tal como lo estudia Karen Elizabeth Flores Bonilla. La apuesta feminista de esta publicación es fundamental para comprender cómo la lucha por los derechos de los trabajadores acompañó la lucha por los derechos de igualdad social de las mujeres.

Por su parte, Isabel Bonilla hace una presentación en la sección Tierra Ferro-viaria de la Red Interdisciplinaria de Mujeres del Ferrocarril (RIMFE). A manera de proyecto manifiesto, Bonilla explica la importancia de la conformación de la RIMFE, espacio necesario para dar otra perspectiva y proyección a los estudios del ferrocarril. En el marco de esta propuesta, puede ser leído el trabajo de Patricio Juárez Lucas y Román Moreno Soto, sobre el archivo documental que el CEDIF resguarda para la reescritura de la historia ferroviaria desde la perspectiva de género.

Aide Flores Ortiz, en la sección Cruce de caminos presenta un panorama social y público de los trabajadores del FNM en relación con las “Enchiladoras”. Su trabajo resulta muy relevante en la medida en que recupera una historia testimonial que corría el riesgo de ser olvidada. Tal riesgo sucede de forma similar con los imaginarios del paisaje patrimonial de la cultura ferroviaria, por tal razón el trabajo presentado por Lizbeth Celaya Vargas, María Teresa Ventura Rodríguez y Carlos Montero Pantoja resulta fundamental para plantear nuevas perspectivas multidisciplinarias de recuperar, entender y escribir la historia y comprender, así, los imaginarios y cosmovisiones sociales.

En la sección Vida ferrocarrilera, se presenta una serie de entrevistas sobre el trabajo de mujeres en distintos entornos ferroviarios. Dos de ellas se enfocan en su participación como estudiosas y gestoras del patrimonio ferrocarrilero en América Latina: la primera, realizada por Luisina Agostini a la doctora Gabriela Zegarra, gestora del patrimonio ferroviario en Perú; la segunda, realizada por Yazmin Yolanda Sandoval García, a la doctora Luz Carregha Lamadrid, importante estudiosa de la cultura ferroviaria en México. A estas se suma la entrevista de Patricio Juárez Lucas a Lucina Rangel Vargas, jefa del Departamento de Monumentos Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, quien reflexiona sobre los retos institucionales en la preservación del legado ferroviario. Completan esta sección los testimonios de vida y trabajo de la ex ferrocarrilera María del Carmen Caba-llero Escobar, también entrevistada por Juárez Lucas, y de Migdalia González Ruiz, cuyo relato, recogido por Robert Alegre, da cuenta de las experiencias femeninas en el ámbito ferroviario desde una perspectiva personal y laboral.

En otra tónica, en la sección Silbatos y palabras el trabajo de Raquel Velasco, presenta un puntual estudio sobre la historia de la vida cotidiana en México en entornos ferroviarios; es relevante destacar que Velasco realiza este análisis en búsqueda de comprender las ideas intelectuales de la época a partir de la aspiración decimonónica de la 'modernidad', cuyo sentido y entusiasmo se materializaba en la cultura industrial y, particularmente, ferrocarrilera. Dado que en la época la estetización de la máquina no era usual, la autora estudia los fenómenos estéticos que responden a la industrialización en una sintonía modernizante: todo aquel artefacto de cultura representado en teatros.

Finalmente, pero no por ello menos importante, en la sección Archivos documentales y bienes, como es costumbre, las y los integrantes del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero a través del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias y el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, exponen una cuidadosa selección de impresos, documentos, fotografías, planos y bienes muebles históricos del vasto patrimonio cultural ferrocarrilero. Esperamos que los artículos que conforman este número sean del agrado de todas y todos aquellos que de manera habitual (o por vez primera) recorren las páginas de Mirada ferroviaria; sobre todo, que cada uno de los ensayos que conforman este número se conviertan en el vehículo para formular nuevas preguntas y desarrollar futuras investigaciones.

Dra. Diana Hernández Suárez¹

Citas

[1] Doctora en Filosofía por la Universidad Libre de Berlín. Es Investigadora de tiempo completo en el Instituto de Investigaciones Lingüístico-Literarias de la Universidad Veracruzana. Contacto: dianahsuarez5@gmail.com

MUJERES EN ENTORNOS FERROVIARIOS: ESTADO DE LA CUESTIÓN

WOMEN IN RAILWAY ENVIRONMENTS: STATE OF THE QUESTION

Luisina Agostini²

Resumen

Este ensayo analiza el estado de la cuestión sobre el trabajo femenino en los entornos ferroviarios de América Latina, una temática que ha comenzado a ser abordada por las ciencias sociales en años recientes. A partir de cuatro estudios de caso en México, Argentina, Chile y España, el texto evidencia cómo las mujeres han desempeñado labores en un mundo históricamente masculinizado, enfrentando la invisibilización institucional y las tensiones entre el trabajo productivo y reproductivo. El análisis recupera nuevas fuentes y voces femeninas, destacando la doble jornada laboral y las formas en que el género ha estructurado las relaciones laborales. Además, expone cómo la perspectiva feminista crítica permite reinterpretar los discursos empresariales tradicionales y plantea la urgencia de incorporar las experiencias femeninas en la memoria y patrimonio ferrocarrilero.

Palabras clave: Trabajo femenino, Ferrocarriles, Género, Memoria, América Latina.

Abstract

This essay explores the state of research on women's labor in Latin American railway environments, a topic recently incorporated into social science agendas. Through four case studies from Mexico, Argentina, Chile, and Spain, it reveals how women have worked in historically male-dominated spaces, facing institutional erasure and the tension between productive and reproductive labor. Drawing on new sources and female voices, the analysis highlights the double burden of labor and how gender structures workplace relations. The essay shows how feminist critical theory helps reinterpret traditional corporate narratives and underscores the need to incorporate women's experiences into railway heritage and memory.

Keywords: Women's labor, Railways, Gender, Memory, Latin America

En julio de 1932, la Revista Ferronales felicitaba a una trabajadora ferroviaria “por su actuación en beneficio de la Empresa, haciendo votos por su mejoramiento, a la vez que presentándola a sus compañeras como un estímulo para el elemento femenino mexicano, que no solo sabe ser guardiana del hogar, digna esposa y amorosa madre sino que presta ayuda efectiva al hombre en oficinas en que pone a prueba su inteligencia y facultades”.³



María del Carmen González. Telegrafista en Estación Hipólito, Coahuila, División del Golfo. Fuente: Revista Ferronales, México, julio de 1932.

El ingreso femenino al mercado laboral formal no se desprendía de las tareas y actividades asignadas históricamente a las mujeres, las cuales se asociaban a sus habilidades naturales de raíz biologicista, que limitaban las agencias de sus cuerpos. El hogar, el matrimonio y la maternidad constituyen tres pilares discursivos del relato que la empresa Ferrocarriles Nacionales de México expone para referirse a las trabajadoras ferroviarias, aquellas que dan amor en sus hogares y ayuda en las oficinas. ¿Por qué las mujeres no eran consideradas trabajadoras, en igualdad de condiciones que los varones, sin necesidad de realizar aclaraciones sobre aquello que se esperaba que una mujer realice? “Trabajadoras que no lo son tanto”, podríamos titular a la fuente que presentamos, para indicar las desigualdades históricas que constituyen las trayectorias femeninas en el ferrocarril. “Las mujeres también saben trabajar en las oficinas”, podríamos sostener a partir de las felicitaciones empresariales por el desempeño femenino realizado. Lo cierto es que la doble jornada laboral –el trabajo en la empresa y el doméstico no remunerado– constituye la esfera reproductiva que sostiene y ha sostenido la esfera productiva.⁴ Los cuerpos de las mujeres han sido testigos de los procesos capitalistas de explotación laboral.⁵



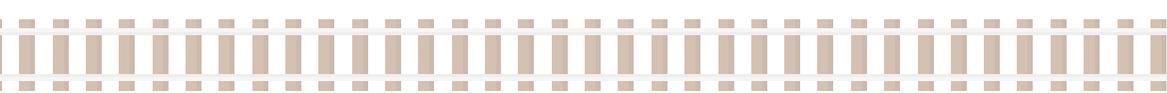
Salón para oficina de la oficialía mayor del Departamento de Vía y Edificios, en el segundo piso de la Estación Colonia, Ciudad de México, 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

El trabajo femenino ferroviario es un problema de investigación incorporado, no hace mucho tiempo, dentro de las agendas de estudio e indagación de las ciencias sociales en América Latina. Los cuatro artículos que componen esta sección construyen explicaciones sobre un mundo laboral históricamente masculinizado en el que las voces de los varones del riel se han erigido como las fuentes privilegiadas para dar cuenta de las características y experiencias de estos entornos laborales. Los textos de Kate Reed, Solange Godoy, Amaya Pavez Lizarraga y Karen Flores presentan abordajes que dialogan entre sí, advirtiendo en primer lugar que las mujeres en México, Chile y Argentina han trabajado en el ferrocarril, y esto, lejos de ser una obvia afirmación, es el resultado de nuevas preguntas de investigación a fuentes ya existentes; del hallazgo de nuevos documentos y registros sobre las mujeres ferroviarias; de la incorporación de temas como la familia, la viudez, la maternidad y la composición generizada de la clase obrera. Esto indica a las investigadoras la necesidad de cimentar pesquisas originales sobre estos temas en las ciencias sociales.

En segundo lugar, los artículos dan cuenta de que el universo laboral femenino estuvo (¿y está?) atravesado por la tensión entre la producción y la reproducción, dimensiones que moldearon las trayectorias laborales. Los diálogos teóricos con las investigaciones pioneras en Europa,⁶ aquellas que por un lado analizaron la presencia femenina en el empleo ferroviario y las que, desde la economía feminista, plantean la necesidad de explicar los obstáculos de ingreso y permanencia en el mercado laboral; la doble jornada; el impacto en la vida de las mujeres en las etapas de maternidad; el trabajo de cuidado como eslabón fundamental del funcionamiento del capitalismo hacen que Reed, Godoy, Pavez y Flores realicen recorridos enmarcados por experiencias concretas que permiten trazar puentes de contacto con las situaciones más generales. Sus hallazgos muestran al género como estructurador de las relaciones laborales y de dominación, aspectos materializados en las experiencias femeninas.

En tercer lugar, las investigaciones de Reed y Godoy contribuyen con fuentes y documentos concretos a hallar a las mujeres y mapear sus recorridos. Indagaciones por diferentes repositorios y fuentes variadas que registran la existencia de las trabajadoras dan cuenta de la problemática sobre las omisiones de lo femenino en el relato institucional, cuestión que analiza el artículo de Amaya Pavez Lizarraga.

La propuesta de investigación de Kate Reed se dedica a explorar la vida singular de Rosa, obrera del Ferrocarril del Sureste a mediados del siglo XX, no porque se trate de un abordaje descriptivo ni biográfico sino porque problematizar



sobre su trayectoria laboral femenina en el espacio ferroviario permite dar cuenta de las condiciones del trabajo cotidiano de Rosa, de la trama social laboral existente en el que transitó su vida para explicar procesos de ingreso y permanencia de las mujeres que, en teoría, contaban con un auspicioso discurso empresarial pero, en la práctica, lidiaban con los obstáculos que las divisiones de género imponían a las mujeres. La investigadora realiza un minucioso tratamiento de las fuentes que privilegia para su estudio: los expedientes de personal. La empresa ferroviaria archivó los documentos relativos al empleo de Rosa y del resto de sus empleados y empleadas, quizás, una singularidad que podemos encontrar en este tipo de fuente es que la multiplicidad de papeles que engrosan el expediente tienen que ver con la vida laboral de las y los trabajadores dentro de los espacios en los que realizaban sus tareas cotidianas, pero los expedientes femeninos no siempre dan cuenta de todas las aristas laborales que componen las horas diarias de trabajo de las mujeres. La doble jornada laboral constituyó y constituye una carga de trabajo reproductivo presente en los hogares y reflejados en las notas, formularios y documentos que integran el legajo del empleo productivo femenino. Reed da cuenta de esta problemática y las tensiones entre el archivo oficial y las vidas reales se refleja en pedidos y solicitudes que integran los expedientes. Para la autora “Los archivos ferroviarios nos abren una ventana para entender cómo la división del trabajo, por razones de género, afectaba al espacio laboral y las relaciones entre hombres y mujeres dentro de éste”, esta afirmación es central en su exhaustivo estudio de la vida de Rosa, ya que el artículo procura explicar las desigualdades existentes y las gravitaciones de los reclamos que en el caso de Rosa se llevaban adelante.

El artículo de Solange Godoy es un estudio de indagación y explicación sobre el empleo de las guardabarreras, no solo en Argentina sino en España. Su investigación analiza la hipervisibilidad de estas mujeres, que realizaban una actividad que no siempre era registrada por las empresas, pero sí era legitimada por las comunidades en las que se situaban sus viviendas, siempre cercanas a cabinas y estaciones. ¿Cuáles son los registros que los entornos le han dado a las guardabarreras?, entre la presión y el reconocimiento es que transitan los efectos del empleo de las mujeres guardabarreras que la autora analiza en este texto.

El trabajo de campo que sostiene la investigación de Godoy da cuenta de la multiplicidad de indicios para buscar recomponer las trayectorias femeninas. La cocina de su investigación y las maneras de poder dar con las trabajadoras generan una reflexión profunda sobre su propia práctica. La relación pasado-presente también se tensiona en la propuesta de la autora

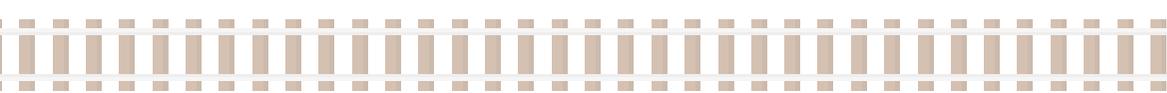
al situar su propio abordaje en el contexto de las demandas feministas actuales.

Para el caso argentino, como para el caso español, resultan importantes las actividades de reconocimiento que tanto autoridades como pobladores realizaron a las dos mujeres trabajadoras que Godoy presenta. ¿Cómo recordarlas?, ¿de qué manera señalar su paso por la historia?, ¿para qué?, ¿para quienes?, son las preguntas que nos moviliza el planteamiento de Godoy y que vuelve la mirada por las experiencias de las trabajadoras en escenarios ferroviarios concretos, otrora habitados por cuerpos femeninos.

Las mujeres trabajaron en las empresas ferroviarias chilenas. Para Amaya Pavez Lizarraga, esa afirmación no resulta de un planteamiento existente en los estudios sociales chilenos ni tampoco emana con facilidad de los documentos institucionales de las empresas ferroviarias del país. Más bien, la antropóloga procura recorrer la historia de la industria ferroviaria en Chile para situar a las mujeres como empleadas en diferentes secciones a lo largo de dos siglos. Su narrativa se erige a partir de los diálogos con mujeres de familias ferroviarias, esposas, madres e hijas y entrevistas grupales en investigaciones sobre patrimonio y memoria en la cultura ferroviaria. ¿Desde qué perspectiva teórica abordar el trabajo femenino en espacios altamente masculinizados? Para Pavez la teoría crítica feminista otorga herramientas para pensar la hegemonía masculina en los entornos ferroviarios y para analizar las maneras en que las prácticas de reproducción de esquemas biologicistas y “naturales” se impusieron en la cotidianidad del funcionamiento de las empresas ferroviarias.

Lo femenino aparece registrado en los discursos de las empresas públicas y privadas por oposición a lo masculino, así la mujer como madre, la familia como espacio de reproducción de la mano de obra y lugar de contención del obrero ferroviario varón predominan entre las manifestaciones que la autora encuentra para referirse a los espacios de las mujeres. El trabajo productivo fuera del hogar no recibe el mismo reconocimiento que aquel reproductivo realizado por mujeres al interior de los mismos. Estos temas son analizados recurriendo a autoras de otras latitudes que han indagado sobre los problemas que para el caso chileno Amaya Pavez se preocupa por desentrañar.

Las investigadoras aquí reunidas hemos compartido diálogos fructíferos a partir de la convocatoria que el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) propició como parte de las actividades de la presentación del proyecto “Mujeres en Entornos Ferroviarios. Miradas multidisciplinares” y de la Red de Interdisciplinaria de Mujeres del Ferrocarril



(RIMFE). Este espacio, recién creado, permite conocer los abordajes científicos sobre el mundo ferroviario no solamente mexicano sino de otras latitudes con el propósito de reunir a las mujeres investigadoras que han hecho del ferrocarril su objeto de estudio. También, fortalecer la perspectiva de género que supone estudiar los espacios sociales laborales a partir de las tensiones de clase, género y trabajo, asumiendo el desafío de trazar puentes y aristas de contacto que en realidad son resultado de la existencia de patrones comunes en las trayectorias laborales femeninas.

Fuentes consultadas

Archivos

CEDIF – Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias
Biblioteca Especializada-colección Revista Ferronales.

Bibliografía

Ballesteros Doncel, Esmeralda, “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857- 1962”, en: eds. Carmen Sarasúa y Lina Gálvez (eds.), *¿Privilegios o eficiencia?: mujeres y hombres en los mercados de trabajo*. Alicante: Publicaciones de la Universidad, 2003, pp. 335-354.

Campillo, Fabiola, “El trabajo doméstico no remunerado en la economía”, *Nómadas*, vol. 12, núm. 12, Universidad Central Bogotá, Colombia, 2000, pp. 98-115.

Carrasco, Cristina, “El trabajo de las mujeres: producción y reproducción (algunas notas para su reconceptualización)”, *Cuadernos de Economía*, vol. 20, 1992, pp. 95-109, en: https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/5639/34170_7.pdf?sequence=1

Federici, Silvia, *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Buenos Aires: Tinta Limón, 2010.

Federici, Silvia, *Revolución en punto cero. Trabajo doméstico, producción y lucha feminista*. Nueva York: PM Press / Common Notions, 2012.

Sarasúa, Carmen y Lina Galvez, Lina (eds.), *Mujeres y hombres en los mercados de trabajo ¿privilegios o eficiencia?* Alicante: Universidad de Alicante, 2003.

Citas

[2] Es doctora en Historia (UBA) Profesora de Historia (UNL) Magister en Ciencias Sociales y Humanidades (UNQ) y Becaria posdoctoral de CONICET con sede en ISHIR. Se desempeña como docente de la Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad Nacional de Rosario en la cátedra Teoría Económica. Además, dicta clases en el Instituto Politécnico Superior de la misma universidad. Sus investigaciones se centran en el mundo del trabajo ferroviario en Argentina durante la segunda mitad del siglo XX desde una perspectiva que complejiza el solo abordaje del espacio laboral ocupándose de estudiar las comunidades ferroviarias, desde una perspectiva que articula clase y género. Contacto: luisinaagostini@gmail.com

[3] “El feminismo en los ferrocarriles” en *Revista Ferronales*, México, julio de 1932. Colección *Revista Ferronales*, Biblioteca Especializada, CEDIF.

[4] Cristina Carrasco, “El trabajo de las mujeres: producción y reproducción (algunas notas para su reconceptualización)”, *Cuadernos de Economía*, vol. 20, pp. 95-109; Fabiola Campillo, “El trabajo doméstico no remunerado en la economía”, *Nómadas*, vol. 12, núm. 12, pp. 98-115.

[5] Silvia Federici, *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria y Revolución en punto cero. Trabajo doméstico, producción y lucha feminista*.

[6] Carmen Sarasúa y Lina Galvez, (eds.), *Mujeres y hombres en los mercados de trabajo ¿privilegios o eficiencia?*; Esmeralda Ballesteros Doncel, “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857- 1962”, en: Carmen Sarasúa y Lina Galvez, (eds.), op. cit., pp. 335-354.

Página siguiente

Locomotora
650, Museo
Nacional de los
Ferrocarriles
Mexicanos.



DERECHOS DEL TRABAJO: ROSA BAÑOS POOL Y LAS AMBIGÜEDADES DE LAS LABORES FEMENINAS EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS

LABOR RIGHTS: ROSA BAÑOS POOL AND THE AMBIGUITIES OF WOMEN'S WORK ON MEXICO'S RAILROADS

Kate Reed¹

Resumen

El ferrocarril se ha pensado como un espacio laboral sumamente masculino. Sin embargo, cientos de mujeres trabajaban en los ferrocarriles de México como enfermeras, afanadoras, galopinas, lavanderas, profesoras y cocineras, así como oficinistas. El presente ensayo es un esfuerzo por acercarse a la vida de una de ellas, Rosa Baños Pool, quien se desempeñó como afanadora y enfermera en el Ferrocarril del Sureste a mediados del siglo XX. Por un lado, ofrece un aporte empírico a nuestro entendimiento del género, el trabajo y la familia en esa época; por otro, constituye una reflexión metodológica sobre las posibilidades y límites de la microhistoria como herramienta para entender la vida cotidiana de las obreras.

Palabras clave: género, mujeres, trabajo, familia, servicios sociales.

Abstract

Railroads have been understood as overwhelmingly male workplaces. However, hundreds of women worked for Mexico's railroads as nurses, cleaners, cooks, kitchen assistants, laundresses, and teachers, as well as office workers. The present essay is an attempt to bring into focus the life of one of these women, Rosa Baños Pool, who worked as a cleaner and nurse for the Ferrocarril del Sureste during the mid-twentieth century. On the one hand, the piece is empirical contribution to our understanding of work, gender, and family in those years; on the other, it offers a methodological reflection on the possibilities and limits of microhistorical approaches to the daily lives of working women.

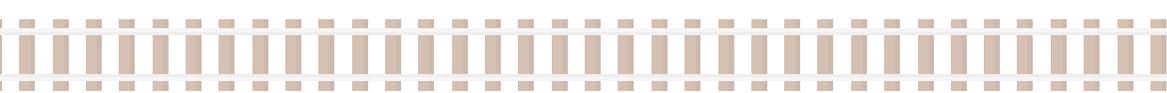
Keywords: gender, women, work, family, social services.

Lo que hoy sé de la vida de Rosa Baños Pool lo sé por un expediente de personal² que consta de algo más de doscientas cuartillas, algunas de ellas copias en papel carbón, tan frágiles que puedo rasgarlas aun con los dedos enguantados, si no tengo el cuidado debido. Otras son fotos. Me provoca emoción pasar la página y encontrarme cara a cara con Rosa o con sus parientes. Es una mujer seria, solemne. Tiene el pelo largo y ligeramente rizado. Se ve cansada.



Tarjeta de identificación de Rosa Baños Pool, 22 de septiembre de 1969.
Fuente: Archivo General del Estado de Yucatán, Fondo Ferrocarriles, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, Caja 700, Vol. 597, Exp. 1.

Pero me adelanto. Volvamos al expediente, a ese fajo amarillento de papeles que propicia estos pensamientos. Es un expediente de personal del Ferrocarril del Sureste, una de las pocas líneas férreas construidas después de la Revolución mexicana. Los ferrocarriles dependían de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), posteriormente, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y éste no era la excepción. Los ferrocarriles producían una cantidad impresionante de documentación y mantenían todo un aparato archivístico para ordenarla. Cada obrero y empleado tenía un expediente de personal que resguardaba los documentos relacionados con su empleo: la contratación, los exámenes médicos, la inscripción de dependientes y un sinfín de telegramas, cartas, peticiones, formularios. El expediente de Rosa, como los demás, se organiza en orden cronológico inverso. Es el orden en el que la empresa ferroviaria archivó los documentos relativos a su empleo, y no refleja, necesariamente, cómo fue que vivió Rosa esos años. Esa tensión, entre lo que quedó documentado en el archivo y lo que pasó en la vida real es el pan de cada día de los y las historiadores,



pero es particularmente aguda en el caso de las mujeres de la clase obrera, en donde más que tensión hay silencio. El hogar, la familia, el entorno doméstico —estos espacios cotidianos, en los que las mujeres pasaban la gran mayoría de sus días— son de muy difícil acceso para la historiadora.

En las manos hábiles de las y los historiadores de la vida cotidiana, un conjunto ecléctico de fuentes, entre las que destacan los procesos judiciales, ha servido para poder acercarnos a estos espacios y a las experiencias de mujeres y hombres de las clases bajas.³ En el caso de las trabajadoras de ferrocarril, los expedientes de personal ofrecen un complemento a estas investigaciones y posibilitan una indagación más sistemática de las condiciones de trabajo —remunerado y no remunerado—, así como de las vidas familiares de estas mujeres.⁴ El expediente de personal también facilita el acceso a otra temporalidad, en muchos casos permitiéndonos seguir a una mujer y sus familiares durante varias décadas. Huelga decir que mujeres como Rosa —que trabajaban como afanadoras, enfermeras, cocineras y maestras en los ferrocarriles— eran poco comunes, y de sus experiencias no se puede generalizar sobre “las obreras”, ni mucho menos “la clase obrera”.⁵ Sin embargo, me atrevo a decir que un caso singular, sin ninguna pretensión a la representatividad, puede enriquecer nuestro entendimiento del trabajo, la familia y qué significaba ser mamá y obrera —qué significaba ser mujer— a mediados del siglo XX.⁶

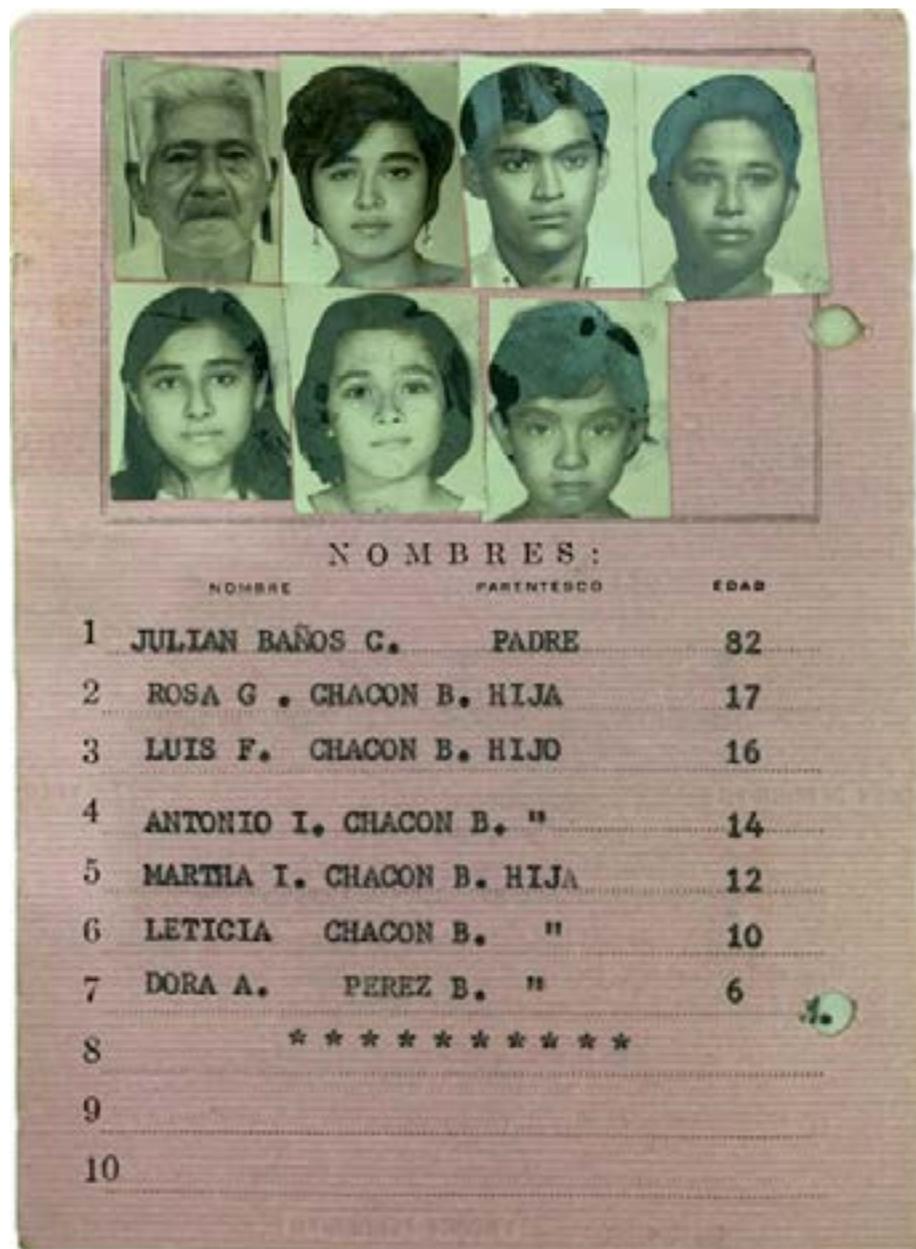
La señora viuda de Chacón

Abandonemos la lógica cronológica impuesta por el expediente y mejor empecemos a la mitad, donde se encuentra una hoja que registra los datos personales de Rosa Baños Pool. Nació en el municipio de Balancán, Tabasco, el 28 de enero de 1932. Fue hija de Julián Baños y Antonia Pool de Baños.⁷ Poco menos de tres años después, Lázaro Cárdenas llegaría a la presidencia y emprendería la construcción del ferrocarril que definiría, para bien o para mal, la vida de Rosa. “Esta línea férrea”, promocionaba la SCOP, “tiene como objeto primordial construir el más firme elemento de unión material de la región del Sureste con el resto del país; pero a ello puede agregarse la no menos valiosa cualidad de ser el más sólido cimiento sobre el que se levante la economía de ese rico territorio, de modo que su influencia se dejará sentir muy pronto en la República entera”.⁸ Para Rosa, su influencia se dejaría sentir de forma violenta cuando ella tenía 27 años, en el verano de 1959. Su esposo, el ferrocarrilero Antonio Chacón Quijano, con quien Rosa tenía cinco hijos, murió. No sobrevive su expediente de personal y el de Rosa no menciona la causa de su muerte. El seguro que tenía Antonio le pagó a su viuda \$5,666, la tercera parte del monto total. Rosa no

conocía a los otros beneficiarios.⁹ La suma era, en ese entonces, considerable —valía aproximadamente el salario anual de un ferrocarrilero no calificado en 1960—, pero con cinco hijos y sin otra fuente de ingresos, necesitaba un trabajo asalariado, y pronto.¹⁰

No sabemos con certeza si Rosa tenía algún trabajo remunerado antes de 1959. En su examen médico de admisión indicó “labores domésticas” como su ocupación previa.¹¹ Aquí surge una de las dificultades de escribir las historias de las mujeres: “labores domésticas” podría indicar que Rosa se dedicaba al cuidado de sus hijos, o que trabajaba como empleada doméstica. Parece más probable la primera alternativa, ya que habría sido complicado que alguien más hubiera cuidado de sus hijos mientras ella trabajaba, como veremos más adelante. De todos modos, es muy probable que su posición como afanadora en el Ferrocarril del Sureste fuera el primer trabajo formal, sindicalizado y relativamente bien pagado que tuvo. En las cartas que escribió durante estos primeros meses, firmó su nombre como “Rosa Baños vda. de Chacón”. La administración del ferrocarril la llamó, simplemente, “la señora viuda de Chacón”.¹² Son detalles que tal vez parecen poco importantes, pero evocan las condiciones en las cuales las mujeres podían acceder a este estrato relativamente privilegiado del mercado laboral. Fue por su matrimonio, maternidad y viudez —es decir, su conformidad con las restricciones de la feminidad normativa y la familia nuclear heterosexual— que Rosa consiguió esta posición.¹³ Trabajaría en el puesto de socorros en El Triunfo, Tab., con sueldo diario de \$17.10.¹⁴

Cuando consiguió este puesto, vivía en Campeche, a unos 300 kilómetros de El Triunfo. La casa que le asignó el ferrocarril durante su estancia en El Triunfo tenía goteras y estaba en mal estado.¹⁵ Rosa tuvo que dejar a por lo menos uno de sus hijos con un tutor en Campeche para que siguiera asistiendo a la escuela.¹⁶ No lo menciona su expediente, pero su hija Leticia aún era una bebé en brazos.



Credencial de los familiares de Rosa Baños Pool. Fuente: Archivo General del Estado de Yucatán, Fondo Ferrocarriles, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, Caja 700, Vol. 597, Exp. 1.

La enfermera con categoría de afanadora

Sería engañoso pensar que el trabajo que Rosa hacía correspondía con su categoría ocupacional. Como muchas, pero no todas de las mujeres que fueron contratadas como afanadoras, ella no se dedicaba principalmente a la limpieza, sino más bien a la enfermería. No contaba con título ni entrenamiento formal. De acuerdo con su expediente, había terminado la primaria.¹⁷ Sin embargo, los ferrocarriles del sureste sistemáticamente contrataban a un número insuficiente de enfermeras para satisfacer las necesidades del servicio, algo que se nota en las frecuentes peticiones de más personal enviadas por los médicos y representantes sindicales.¹⁸ Mujeres como Rosa, con pocos años de escolaridad, pero experiencia relevante (cabe señalar que la hija mayor de Rosa, Rosa Guadalupe, había quedado parcialmente paralizada por la polio, y que Rosa se encargó de su cuidado) eran capaces de realizar muchas de las tareas de las enfermeras.¹⁹ Y el sueldo de afanadora era más bajo. Era muy común la práctica de contratar a las mujeres en categorías ocupacionales que no correspondían a sus labores para pagarles sueldos menores y quitarles la posibilidad de ascenso.²⁰ Tomó su forma más extrema en el uso de las hijas de ferrocarrileros como meritorias—es decir, practicantes sin sueldo—en los hospitales y puestos de socorro, lo cual violaba el reglamento laboral y derivó en la prohibición estricta de cualquier uso de meritorios, pero fue excusada por la insistencia de que no eran meritorias, sino “auxiliares voluntarias”, de las cuales hay grupos organizados en casi todos los hospitales de la República”, como sostuvo un médico del ferrocarril.²¹

En 1960, Rosa fue trasladada al hospital de Campeche. Seguía como afanadora, pero su sueldo había aumentado a veintidós pesos diarios. En Campeche, conoció a dos mujeres que compartían su situación laboral: contratadas y pagadas como afanadoras, pero encargadas del trabajo de enfermeras. Juntas, con el apoyo del sindicato, escribieron una carta exponiendo su situación: “hemos venido prestando a satisfacción nuestros trabajos como enfermeras y no se nos ha protegido de acuerdo con nuestras labores”. Afirmaron, “a pesar de nuestras gestiones, tanto verbales como por escrito, que hemos venido haciendo no se nos ha concedido el ascenso inmediato a que tenemos derecho”.²² El médico encargado del hospital simpatizó con su situación, pero dijo que no había nada que él pudiera hacer. Él había solicitado enfermeras, ya que “como [afanadoras] no las necesita el Servicio Médico”.²³ Cuando finalmente se abrió una vacante, en 1962, Rosa recibió el título y el sueldo que le correspondían, y un aumento salarial de tres pesos diarios.

Visibilizar el trabajo de las mujeres

¿Cuáles eran las tareas de una enfermera a mediados de siglo XX? ¿Qué podemos averiguar sobre los procesos cotidianos de trabajo a través de los archivos empresariales?²⁴ Aquí me detengo brevemente para reflexionar sobre el tipo de trabajo realizado por mujeres en las categorías ocupacionales feminizadas, las cuales eran: profesora, enfermera, afanadora, cocinera y lavandera. Es importante destacar que estos puestos no tenían que ver con el ferrocarril en sí —es decir, con la construcción de las vías y estructuras del ferrocarril, con el mantenimiento de los trenes, con la operación de la red ferroviaria. El trabajo de estas mujeres constituía, más bien, en un derecho de los demás trabajadores del ferrocarril, quienes eran, en su gran mayoría, hombres. Exigir un derecho a la educación o la salud era, en cierto sentido, exigir un derecho al trabajo de una mujer.



Área de comedor en el hospital de Ferrocarriles Nacionales de México en Matías Romero, Oaxaca, México, ca. 1965. Fuente: Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Los archivos ferroviarios nos abren una ventana para entender cómo la división del trabajo, por razones de género, afectaba al espacio laboral y las relaciones entre hombres y mujeres en ese contexto. Los obreros podían quejarse del comportamiento de sus compañeros y, si la empresa determinaba que el caso merecía ser considerado, enviaba a un investigador para entrevistar a los trabajadores involucrados. Las transcripciones de estas investigaciones son, sin lugar a duda, fuentes complejas. No nos ofrecen un recuento transparente de lo que aconteció.

Las personas entrevistadas se contradicen, modifican sus narrativas, se justifican. Intentan cambiar el enfoque de la investigación para evitar sospechas y castigo. Sin embargo, estos documentos nos muestran las estrategias empleadas por los y las obreros para criticar la conducta de sus compañeros y protegerse de las consecuencias de su propio comportamiento. A partir de ellos, podemos ver cómo el género influía en estas estrategias de legitimación, y, por lo tanto, cómo estructuraba el lugar de trabajo y las relaciones sociales de producción y reproducción.

Rosa se quejó de un compañero de trabajo, José del Carmen Hernández Pereyra, quien había entrado al hospital en la tarde-noche del 21 de diciembre de 1966. De acuerdo con su testimonio, José comenzó a molestar a los pacientes, hizo llorar a un niño, y Rosa le pidió varias veces que se fuera. No le hizo caso. Después de que José acudió a la cocina del hospital para cenar, regresó a la sala para seguir diciéndole groserías.²⁵ Esta vez intervino no solo la enfermera, sino también una afanadora internada en el hospital, Ernestina Canché vda. de Alonso. Según ella, José le contestó, “que quién era yo para llamarle la atención, que no era yo nadie y que era yo una gata...”²⁶ Las dos le pidieron que se fuera. Sin embargo, no fue sino hasta que Rosa amenazó con llamar a la policía cuando José se fue.

Cuando el inspector entrevistó a José, él negó haber discutido con las dos mujeres. “Todo es mentira”, dijo. El inspector tenía declaraciones de dos pacientes que escucharon la discusión entre José, Rosa y Ernestina. “Posiblemente”, dijo José, “lo que escuchó este enfermo era cuando discutíamos por haberle hecho saber a la Enfermera lo que estaban haciendo sus hijos”. Al final de la entrevista, cuando el inspector le preguntó si tenía algo más que decir, José le respondió que habría que investigar a Rosa, “para ver quien tiene el expediente más limpio”. Agregó, “extraoficialmente,” que sabía que “se me trata de que constantemente ando borracho, lo cual puedo comprobar que no es cierto, primeramente, porque estoy a las órdenes del Servicio Médico, por lo que si así fuese ya se me hubiera castigado, porque los mismos médicos están tratando conmigo”.²⁷

Unos días después, el inspector le entregó sus recomendaciones a la gerencia. Sugirió que tanto Rosa como José fueran castigados, José por haber entrado al hospital fuera de las horas de servicio, y a Rosa por falta de seriedad en su trabajo.²⁸

Hay varias cosas que señalar aquí. Empecemos con las condiciones de trabajo de la enfermera. Con excepción de la cocinera en el comedor y, se supone, un celador que no le prohibió el paso a José, y a quien no se entrevistó, Rosa era el

único miembro del personal en turno dentro del hospital. Su horario de trabajo era agotador: trabajaba el turno nocturno, sin día de descanso, durante tres semanas, y luego tenía seis días de descanso. Pasaría entonces a otro turno: al segundo turno nocturno, o al turno diurno. Este ciclo significaba que el hospital operaba veintidós horas al día, con solo cuatro enfermeras de tiempo completo.²⁹ También significaba que una enfermera trabajaba un turno nocturno durante dos tercios del año.

Las condiciones de trabajo de las enfermeras impactaban en la atención médica recibida por los derechohabientes ferrocarrileros. La falta de personal capacitado tenía consecuencias serias para los internados, ya que, por ejemplo, cuando se presentaba una situación de emergencia en la que se tuviera que atender a dos enfermos o heridos graves, la enfermera tenía que tomar la decisión de atender a uno u a otro. En el caso que nos ocupa aquí, Rosa tuvo que confrontar a un compañero agresivo mientras ella realizaba una transfusión sanguínea a un niño, hijo de otro trabajador. Aún en circunstancias más normales, las enfermeras tenían responsabilidades pesadas. Recordemos que las afanadoras, como habían sido Rosa y sus compañeras, recibían algunos de los salarios más bajos de la nómina.



Médico y enfermera en uno de los consultorios del hospital de Ferrocarriles Nacionales de México en Matías Romero, Oaxaca, México, ca. 1965. Fuente: Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Los miembros de la comunidad ferrocarrilera compartían un alto grado de intimidad. Muchos obreros vivían juntos en barrios o en casas y departamentos que eran propiedad del ferrocarril. Sus hijos asistían a las mismas escuelas. Participaban en los mismos eventos culturales, compartían círculos sociales. Se casaban. En resumidas cuentas, se conocían, y la vida privada y familiar no era tan privada. Este conocimiento conducía, sin duda, a una solidaridad y cohesión ferrocarrileras importantísimas para los movimientos sindicales. Sin embargo, también permitía que los obreros utilizaran este conocimiento de las vidas personales de sus compañeras de trabajo para criticarlas y desprestigiarlas. Tales críticas se sustentaban en un conocimiento detallado de las vidas personales de los compañeros de trabajo y de su adhesión o violación de las normas de género. Al comentar “lo que estaban haciendo” los hijos de Rosa, José implicaba que ella debía estar en casa con sus hijos y no trabajando en el hospital.

José también temía que su conducta “privada” (es decir, andar borracho) pudiera afectarlo en el trabajo. Aquí, se apoyó en la sociabilidad masculina para defenderse de acusaciones de mala conducta e impropiedad. Su relación con los médicos del ferrocarril era evidencia, decía él, de su rectitud.

La última cosa que quisiera subrayar de este episodio es la forma en que José le contestó a la afanadora, Ernestina. Según ella, le dijo, que quién era ella para llamarle la atención, “que no era yo nadie y que era yo una gata...” Aquí vemos claramente cómo la subordinación por razón de género, simultáneamente respaldaba y se apoyaba de una jerarquía ocupacional, en donde el trabajo de Ernestina, próximo al trabajo doméstico, era también un derecho laboral de los ferrocarrileros. La formalización de su trabajo y su incorporación al régimen de protecciones y derechos laborales no la protegía de formas de subordinación por género.

La feminización de ciertos sectores de la fuerza de trabajo ferrocarrilera servía como un mecanismo de disciplina laboral. En el caso de Ernestina, podemos ver que la subordinación laboral, basada en parte en su género, también servía para reforzar su subordinación en relaciones sociales fuera del trabajo. Durante la discusión con José, Ernestina no estaba de turno; estaba enferma y recuperándose en el hospital, tal y como era su derecho como empleada del ferrocarril. Sin embargo, eso no detuvo la agresión de su compañero, quien utilizó su conocimiento de la posición escalafonaria de Ernestina para no hacerle caso cuando ella le pidió que se fuera del hospital.

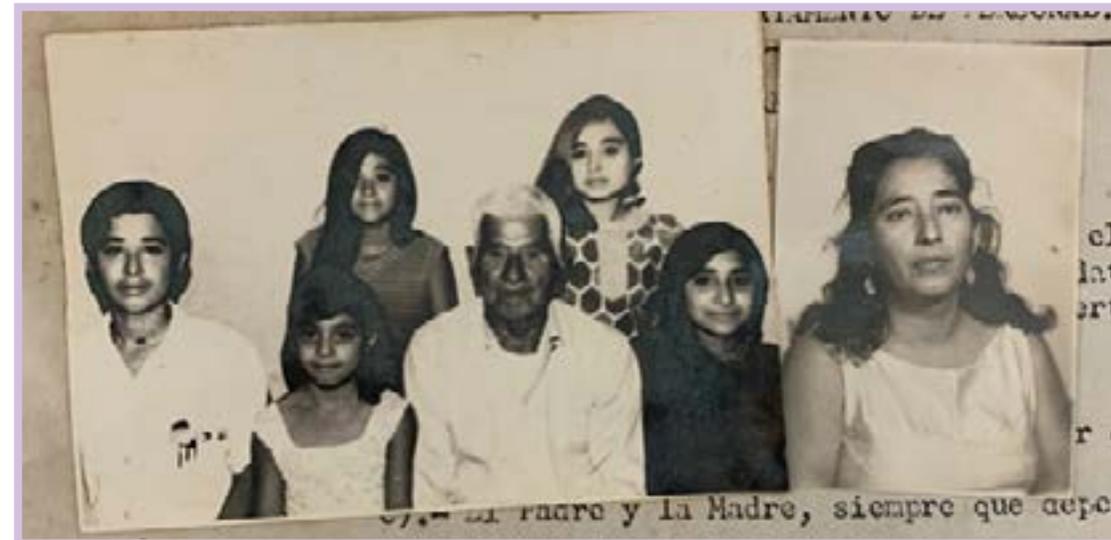


Personal de la farmacia del hospital de Ferrocarriles Nacionales de México en Matías Romero, Oaxaca, México, ca. 1965. Fuente: Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

El otro lugar de trabajo

Hasta ahora hemos considerado el expediente de personal como una fuente de información sobre la vida laboral de las mujeres. Hay muchísimo más que se podría decir al respecto, ya que tal expediente contiene datos sobre sueldos, horas de trabajo, labores desempeñadas, categorías ocupacionales, vacaciones, permisos y más. El expediente de personal es, pues, un recurso de un valor extraordinario en la reconstrucción del trabajo femenino en el sector ferroviario. Hemos visto, además, cómo las fuentes discursivas, como las transcripciones de investigaciones, nos acercan a un entendimiento del papel del género en la estructuración del espacio de trabajo y de las desigualdades.

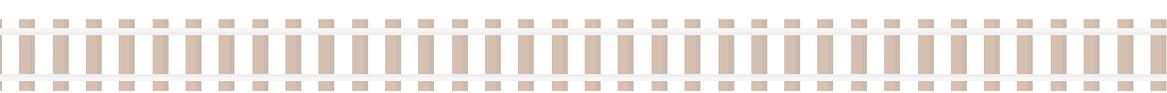
Sin embargo, como he aludido antes, estos expedientes son también repositorios importantes de información sobre la vida de los trabajadores fuera del trabajo, ya que muchos obreros vivían en campamentos, edificios o casas del ferrocarril y recibían atención médica en los hospitales y puestos de socorro ferroviarios, además de que mandaban a sus hijos a estudiar a las escuelas administradas por la empresa. Existe mucha documentación sobre estos aspectos de la vida cotidiana en los archivos empresariales de los ferrocarriles. Como las mujeres se encargaban de la mayoría del trabajo doméstico, esta información se puede leer como evidencia sobre el otro lugar de trabajo: el hogar.



Los hijos y el padre de Rosa Baños Pool (izquierda) y Rosa Baños Pool (derecha). Fuente: Archivo General del Estado de Yucatán, Fondo Ferrocarriles, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, Caja 700, Vol. 597, Exp. 1.

1960 fue un año de batallas en muchos frentes. Además de su pleito con el hospital por su categoría y sueldo, Rosa tuvo que pelear el acceso a la vivienda, la cual era, como veremos, también una forma de guardería para sus hijos. En Campeche, vivía con su familia en un departamento del Ex-Lazareto, un hospital de leproso que la SCT había convertido en viviendas para sus trabajadores. Era un edificio bajo, con puertas a intervalos a lo largo de las paredes exteriores. Rosa ocupaba el número 38. A principios de junio de ese año, recibió una carta del patronato del edificio pidiendo que los dos agentes de seguridad pública que vivían con Rosa desocuparan el cuarto, ya que “estas habitaciones son única y exclusivamente para Trabajadores del Ferrocarril y por ningún motivo para personas ajenas al servicio”.³⁰ Rosa se indignó, y al día siguiente, le entregó al patronato una carta extraordinaria. Dice, en parte:

de acuerdo con su oficio del día siete de los corrientes, me permito manifestarles a ustedes, con referencia a su primer punto de su citado oficio, que los agentes que hacen mención uno de ellos es mi esposo³¹ como lo puedo comprobar en cualquier momento y el otro es mi cuñado y éste está con nosotros en virtud que mi hermana es la que atiende a mis hijos durante mi trabajo, con referencia a su segundo punto donde se me dice que me dan un plaso de 48 horas para que dichos agentes desocupen, les manifestaré que si estoy conforme con lo que dicen ustedes pero al desocupar los citados agentes mi hermana tendrá que irse y abandonar la atención de mis hijos, por que ustedes se harán acreedores a la atención de mis hijos o en su defecto mandar alguna persona que me los cuide. Ahora bien si después de lo expuesto ustedes insisten que dichos agentes desocupen la casa, tendrán ya pensado pasarme una pensión para ayuda del sostenimiento de mis cinco hijos.³²



Firmó la carta usando el apellido de su nuevo marido: Rosa Baños de Pérez. Efectivamente, Rosa usaba su acceso a una vivienda gratuita para subsidiar un gasto del que el ferrocarril nunca iba a hacerse cargo: el cuidado de sus niños. Compartir su habitación con su hermana y cuñado, aunque no podría haber sido cómodo, le hacía posible combinar su trabajo asalariado con el trabajo no remunerado, pero sumamente necesario, de cuidar a sus hijos. Esta carta le permitió seguir viviendo en su habitación con su familia extendida. El patronato, supongo, prefería esta situación a las propuestas más radicales que ofreció Rosa. Esas propuestas habrían hecho explícito el valor del trabajo de cuidado. Dejar intacto el statu quo dejaría intacta, también, la desvalorización de ese trabajo y de la mujer que lo realizaba.

Uno podría decir, pues, que el ferrocarril no le proporcionaba una guardería a nadie, que eso simplemente no era parte de la relación laboral. Sin embargo, en otras instancias, el ferrocarril y el sindicato sí reconocían y facilitaban el trabajo de cuidados no remunerados, o mal remunerados, así como el desempeñado sobre todo por mujeres. En el contrato colectivo de trabajo entre los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), los trabajadores estacionados “en los lugares donde haya dificultades para que los trabajadores obtengan víveres” tenían derecho a un pase anual “para que [...] puedan enviar una persona que les haga sus compras”.³³ Aquí, donde se imaginaba a una familia compuesta por un hombre proveedor y una mujer ama de casa, el sindicato logró que la empresa reconociera la dependencia de sus trabajadores del trabajo de las mujeres y les otorgara un pase anual para subsidiar esa dependencia. En el caso de Rosa, ella mantuvo su arreglo gracias a discreción del patronato, el cual claramente prefería el uso ilícito del alojamiento a un arreglo que hiciera explícito el valor del trabajo no remunerado de su hermana.

Este episodio nos abre una serie de preguntas en torno a la relación entre trabajo y maternidad. Muchas mujeres que trabajaban en estos ferrocarriles eran madres, aunque también hay que señalar que una proporción significativa no lo era; es más, muchas trabajadoras, solteras, casadas o viudas, no tenían hijos. De sus decisiones respecto al matrimonio y a la maternidad, sabemos muy poco. Sin embargo, para esas mujeres, que confrontaban la tensión diaria entre trabajo y familia, los archivos empresariales de los ferrocarriles nos ofrecen fuentes esenciales para entender cómo la manejaban. Por un lado, sus familias dependían de sus sueldos y de las prestaciones en materia de salud, educación, vivienda y otros subsidios que recibían de las empresas. Por otro, esas familias demandaban labores de cuidado difícilmente compatibles con el trabajo asalariado: horarios pesados; turnos nocturnos;

lugares de trabajo remotos o poco acogedores para niños o familiares de edad avanzada, como eran los padres de las trabajadoras, de quienes en muchos casos dependían para cuidar de sus niños. Un niño enfermo, una mamá incapacitada para caminar distancias largas, el propio embarazo: son solo muestras mínimas de las necesidades familiares que entraban en conflicto con el trabajo pagado de las ferrocarrileras. Espero haber indicado ya que esta tensión era en gran parte producto de una definición restringida del trabajo y del trabajador que imperaba en los ferrocarriles, así como de una serie de discursos en torno a la maternidad, fortalecidos durante los años cuarenta, que “pretendían reinsertar y retener simbólicamente al sexo femenino en la domesticidad”, como explica la historiadora Martha Santillán Esqueda.³⁴

El arte y la labor de tener derechos

Hemos visto cómo la división del trabajo por género dentro de la empresa se apoyaba en la subordinación de las mujeres fuera del espacio laboral. Sin embargo, incorporar el trabajo femenino dentro del contexto de una empresa industrial tampoco dejó totalmente intactas las formas de subyugación que se veían, por ejemplo, en el trabajo doméstico, pues las empleadas domésticas carecían de derechos laborales y protecciones legales muy básicas. Las mujeres ferrocarrileras eran miembros del sindicato. Tenían los mismos derechos laborales que sus compañeros con respecto a la atención médica, la educación de sus hijos, las vacaciones y las licencias en casos de enfermedad o emergencia familiar. Podían, como hemos visto, abogar por sus intereses mediante el sistema interno de quejas.

La empresa reconocía los derechos de las trabajadoras en un plano formal, pero era necesario luchar por ellos para hacerlos realidad. Los expedientes de personal están llenos de quejas sobre el escalafón, el repartimiento de viviendas, la violación de los derechos constitucionales y laborales, etc. Tener un derecho muchas veces significaba muy poco. Había que luchar por su realización.

Consideremos el caso del derecho a la atención médica gratuita. Recordemos que, al inicio de su empleo, Rosa trabajó lejos de su hijo mayor, Luis, quien se quedó con un tutor. Sin embargo, a Rosa le tocó arreglar todo el papeleo para que él recibiera la atención médica a la que tenía derecho. En su correspondencia con la gerencia podemos ver un entendimiento mutuo de ese derecho. Le delegó al gerente la tarea de inscribir a su hijo, diciendo, “es necesario que usted ordene lo conveniente ya que yo me encuentro actualmente laborando en el puesto de socorros en este lugar”.³⁵

Sin embargo, los derechos no eran suficientes, y, de hecho, el sistema de otorgar, cómo se decía, “más derechos” a los obreros con más años de servicio amenazaba el bienestar de obreros contratados más recientemente, por justo que fuera. En tales ocasiones, vemos cómo Rosa abandonó el lenguaje de derechos y recurrió a una súplica legitimada por su condición de mujer y mamá. Circulaban rumores de que habría bajas de personal, y Rosa temía perder su trabajo. Le escribió al gerente, explicando su estatus de viuda de un ferrocarrilero y mamá de cinco hijos. “Con el corazón en las manos”, escribió, “he confesado a usted la triste realidad de mi situación, confiada en que usted es un hombre comprensivo y justiciero y que al conocer mi problema no permitirá que se me dé de baja por que sería tanto como matar a fuego lento a mis cinco hijitos que no son culpables de haber venido al mundo”.³⁶ El tono de esta carta marca un cambio radical de su reclamo de los derechos de su hijo Luis. No se presentó como trabajadora con derechos, sino como mamá con hijos. Me parece importante subrayar la coexistencia de estas dos formas de legitimar una petición. Sin embargo, aún en la carta suplicante, Rosa expuso las contradicciones que enfrentaba como mamá trabajadora. Es decir, dependía del trabajo pagado para el sostenimiento de sus hijos, pero a la vez, su trabajo dificultaba el cuidado de sus niños.

Coda

A partir de 1963, Rosa empezó a tener problemas de salud. La empresa contrató a un cardiólogo para atenderla, y a partir de entonces, se sometió a un régimen de tratamientos regulares.³⁷ Hacia estos años, ella dejó de firmar como Vda. de Chacón o Rosa Baños de Pérez. Empezó a usar su apellido materno en los documentos oficiales: Rosa Baños Pool.³⁸

En 1969, la empresa le ofreció un ascenso de enfermera asistente a enfermera B, con un incremento salarial de más de 10 por ciento.³⁹ Lo tuvo que rechazar, ya que aceptar la posición implicaba trasladarse a un campamento lejos de sus doctores. Su condición empeoró y, en julio de 1971, fue hospitalizada.⁴⁰ No sabemos exactamente por qué, ya que su expediente no contiene detalles específicos de su enfermedad. Sabemos que estuvo en el hospital durante meses. En enero del siguiente año, la empresa boletínó su plaza como vacante temporal.⁴¹ Rosa seguía hospitalizada. El 7 de abril de 1972, el STFRM solicitó su jubilación.⁴² Era todavía muy joven para jubilarse, pero dada su incapacidad, el sindicato consideró que su petición era justificada. Ocho días después, Rosa Baños Pool murió en el hospital donde había pasado la mayoría de su vida laboral.⁴³ Tenía cuarenta años. La empresa aún no había respondido la solicitud del sindicato. Después de su muerte, contestó que no

se podía jubilar póstumamente a una empleada.⁴⁴ Por los trece años de servicio de su mamá, la hija mayor, Rosa Guadalupe, recibió \$6,766.⁴⁵ En términos reales, valía menos que la compensación que recibió Rosa cuando murió su esposo.

La última hoja de su expediente es una carta de la empresa que intentaba revocar —en violación del contrato colectivo de trabajo— los derechos que tenían los hijos de Rosa mientras ella seguía viva.⁴⁶



Los hijos de Rosa Baños Pool, ca. 1971. Archivo General del Estado de Yucatán, Fondo Ferrocarriles, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, Caja 700, Vol. 597, Exp. 1.

A modo de conclusión

Es muy fácil leer la historia de Rosa como tragedia. La pérdida del esposo; las luchas frustradas por sus derechos de trabajo; su propia muerte, tan joven. Pero el proceso que he descrito revela que la incorporación del trabajo de las mujeres en las empresas ferroviarias fue compleja y ambigua, y merece unas reflexiones más generales.

Una narrativa poderosa celebra la participación femenina en los mercados laborales como un gran paso hacia la equidad de género. Se pueden encontrar fragmentos de esa narrativa aquí. Las mujeres empleadas por los ferrocarriles del sureste eran trabajadoras formales, sindicalizadas y protegidas por la ley. Tenían, por lo menos en teoría, los mismos derechos laborales que ese estrato privilegiado de la clase obrera que eran los ferrocarrileros. Aunque se encontraban, en su gran mayoría, en los niveles salariales más bajos de estas empresas, se beneficiaron, como sus compañeros, de impresionantes aumentos salariales en términos reales. Rosa, por ejemplo, ganaba \$47.90 en 1969, o aproximadamente \$39.55 en pesos de 1959 (su sueldo nominal en 1959 era \$17.10). Es decir, dentro de una década, vio un incremento salarial real de más del cien por ciento (por supuesto, gracias en parte a su ascenso al puesto de enfermera asistente).⁴⁷

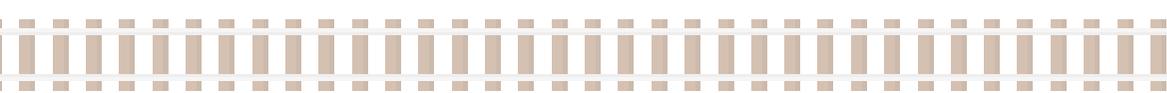
Queda claro que, a pesar de estos avances, esa narrativa optimista no encaja del todo con la historia contada aquí. ¿Por qué? El trabajo de Rosa, al igual que el de cientos de mujeres, era un derecho laboral de los ferrocarrileros. El derecho a la atención médica, a la educación primaria, a un lugar de trabajo limpio e higiénico —los cuales dependían de la labor de, sobre todo, mujeres. Los ferrocarrileros y sus familiares eran derechohabientes y fue precisamente el trabajo de mujeres lo que constituyó estos derechos. Sin embargo, en este caso específico, las mujeres, como empleadas formales del ferrocarril, también tenían derechos laborales. El hecho de que el acceso al trabajo de estas mujeres fuera un derecho para los trabajadores en general, y a su vez ellas como trabajadoras adquirirían ciertos derechos, producía una gama de conflictos. Consideremos otro ejemplo, el de la enfermera Santa Teodora Morales Villalobos. En el verano de 1971, su jefe, Rafael Coll Cárdenas, se quejó de su comportamiento:

Por medio del presente le comunico que hoy a las 7.15 horas, le solicité a la señorita Santa Morales Villalobos que le aplicara una inyección a un niño derechohabiente de este hospital que había venido a la consulta de emergencia. La señorita Morales me contestó que ya había terminado su turno y que sus jeringas no las tenía disponibles. Le aclaro que

en ese momento estaba ocupada atendiendo otra consulta y además había otra persona esperando por otra inyección. La enfermera de pabellón en turno se encontraba cambiando las sábanas y repartiendo la ropa a los pacientes.⁴⁸

Rafael implicó que los derechos del niño derechohabiente hubieran tenido precedencia sobre los derechos laborales de Santa. Conflictos como este tenían lugar una y otra vez. Se nota un patrón importante: la demanda de trabajo de estas mujeres excedía, casi siempre, la cantidad de trabajo a que estaban obligadas contractualmente a proporcionar. Consideremos otro caso, uno que terminó ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje en 1975. Tres enfermeras se habían quejado del horario de turnos, en donde un turno terminaba y el otro empezaba sin ninguna coincidencia. Obviamente, en un hospital, un sistema como ese no podía funcionar, ya que las enfermeras tenían que estar al tanto de las condiciones de los internados. Las enfermeras tenían que quedarse entre treinta y cuarenta minutos después de que se habían acabado sus turnos, tiempo extra que la empresa se rehusó pagarles. La Junta falló a favor del ferrocarril, diciendo que las mujeres no habían logrado probar, día por día y minuto por minuto, el tiempo extra que habían trabajado y los sueldos que les correspondían.⁴⁹

Esta tensión entre los derechos de los obreros y sus familiares, por un lado, y los derechos laborales de las mujeres, por otro, era más obvia en el caso de las maestras. Nadie cuestionaba el estatus de las enfermeras como empleadas del ferrocarril; todos estaban, más o menos, de acuerdo con la importancia de su trabajo para el buen funcionamiento del ferrocarril. Pero el caso de las maestras en las escuelas rurales, contemplado en el artículo 123 constitucional era distinto. Las empresas industriales habían luchado en contra de la obligación de establecer y financiar escuelas primarias desde el inicio, y constantemente buscaban oportunidades para delegar la tarea, y los costos de la educación a las autoridades municipales o estatales. Parte de su argumento era que la educación no tenía nada que ver con la operación del sistema ferroviario. Se consideraba que las regulaciones laborales que garantizaban los derechos tanto de los maquinistas, conductores, agentes de estación, etc., como de las profesoras, no eran adecuadas para ellas, ya que, como dijo un director de escuela, “la labor del maestro no se parece a la de un obrero del FC [ferrocarril], porque nuestro material de trabajo son los niños, hijos de sus propios compañeros de trabajo, los que en una forma patriótica cumplen con el sagrado deber de mandarlos a educar”.⁵⁰ Cabe señalar el contexto en el que se hizo este pronunciamiento: el director se quejaba de las ausencias de la profesora María del Carmen Dávila Gaytán, que, aunque eran legítimas y estaban permitidas bajo el reglamento



de trabajo, incidían negativamente en el progreso de los niños. El director sugería que la profesora no merecía los mismos derechos laborales que los ferrocarrileros porque la naturaleza de su trabajo era diferente a la de ellos, y los derechos de los estudiantes eran más importantes que los derechos de la profesora.

Sin embargo, hemos visto también la creatividad y habilidad de las mujeres trabajadoras para combinar las prestaciones que recibían como empleadas del ferrocarril con sus redes de apoyo familiares, para mantener a sus familias y, en algunos casos, lograr un nivel notable de movilidad social, si no para ellas mismas, sí para sus hijos. La viuda Ernestina Canché, quien ya mencioné, ejemplifica esta posibilidad. Ella trabajaba como afanadora y ahorraba su salario para que su hijo Manuel se formara como ingeniero industrial. Le escribió al gerente de la empresa para solicitar un pase para Manuel, suplicándole: “no tengo otra persona quien me ayude, pues usted debe de comprender que como mi citado hijo tiene deseos de superarse así que me estoy sacrificando para darle la Carrera que desee”.⁵¹

Las mujeres aprovechaban sus derechos laborales y la formalización de las “labores de su sexo” para rechazar formas de explotación y para exigir que se les pagara su trabajo.⁵² No obstante, los demás obreros intentaban aprovecharse de la asociación entre el trabajo doméstico y las actividades de cocina, limpieza y cuidado para denigrar a las trabajadoras, como cuando José le dijo “gata” a Ernestina. Ellas tampoco podían escaparse de los discursos normativos que valorizaban la maternidad y la domesticidad y que retrataban a las obreras como desubicadas, aunque su quehacer cotidiano mostrara la imposibilidad de ese ideal —y aunque ellas tampoco aspiraran, necesariamente, a ser ángeles del hogar.⁵³ Las experiencias de estas mujeres iluminan un proceso generalizado, en el cual la inclusión del trabajo de cuidados —es decir, el trabajo de mujeres—dentro de la rúbrica del trabajo industrial simultáneamente transformaba y dependía de relaciones de género desiguales.

Fuentes consultadas

Archivos

AGEY – Archivo General del Estado de Yucatán

CEDIF – Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Bibliografía

Blum, Ann Shelby, *Domestic Economies: Family, Work, and Welfare in Mexico City, 1884-1943*. Lincoln: University of Nebraska Press, 2009.

Cano, Gabriela, Mary Kay Vaughan, y Jocelyn H. Olcott (coords.), *Género, poder y política en el México posrevolucionario*, traducido por Rossana Reyes. México: Fondo de Cultura Económica, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 2009.

Eraso, Yolanda, coord., *Mujeres y asistencia social en Latinoamérica, siglos XIX y XX: Argentina, Colombia, México, Perú y Uruguay*. Córdoba: Alción Editora, 2009.

Fowler-Salamini, Heather, *Working Women, Entrepreneurs, and the Mexican Revolution: The Coffee Culture of Córdoba, Veracruz*. Lincoln: University of Nebraska Press, 2013.

Fowler-Salamini, Heather, y Mary K. Vaughan (coords.), *Women of the Mexican Countryside, 1850-1990: Creating Spaces, Shaping Transitions*. Tucson, University of Arizona Press, 1994.

Francois, Marie Eileen, *A Culture of Everyday Credit: Housekeeping, Pawnbroking, and Governance in Mexico City, 1750-1920*. Lincoln: University of Nebraska Press, 2006.

Gonzalbo Aizpuru, Pilar y Pablo Escalante (eds.), *Historia de la vida cotidiana en México*, vol. 5, primera parte, 5 vols. México: El Colegio de México, 2004.

Hidalgo, Sara. “The Making of a ‘Simple Domestic:’ Domestic Workers, the Supreme Court, and the Law in Postrevolutionary Mexico”, *International Labor and Working-Class History*, núm. 94, 2018.

Pérez García, Carlos (coord.), *La mujer y el trabajo en México*. México, Secretaría de Trabajo y Previsión Social, 1986.

Porter, Susie S., *Working Women in Mexico City: Public Discourses and Material Conditions, 1879-1931*. Tucson: University of Arizona Press, 2003.

Reyes Pavón, Leonor Eugenia, "Empresas y trabajadores: la construcción de infraestructuras auxiliares del ferrocarril en México en las primeras décadas del siglo XX", *Ulúa*, núm. 22, núm. 43, 2024.

Santillán Esqueda, Martha, "Discursos de redomesticación femenina durante los procesos modernizadores en México, 1946-1958", *Historia y Grafía*, núm. 31, 2008.

———, "Maternidad y transgresiones penales en el Distrito Federal, 1940-1950", *Historia Mexicana*, vol. LXVIII, núm. 3, 2019. "Servicios médicos y hospitalarios en los ferrocarriles", *Mirada Ferroviaria*, núm. 43. México, 2021.

Womack Jr., John, *Posición estratégica y fuerza obrera: Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. México: Fondo de Cultura Económica, 2007.

Citas

[1] Maestra en Historia Económica y social por la Universidad de Oxford en 2021. Licenciada en Historia por la Universidad de Princeton en 2019. Actualmente es estudiante de doctorado en historia en la Universidad de Chicago. Sus áreas de investigación son la industrialización, género, trabajo y familia en el siglo XX mexicano. Contacto: katerreed@uchicago.edu

[2] Este proyecto de investigación fue posible gracias al apoyo de la Fundación Tinker, el Centro de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Chicago y la Facultad de Historia de la Universidad de Princeton. Les agradezco a Camilo Ruiz Tassinari y a Azucena Garza la corrección del texto. Huelga decir que los errores que quedan, son míos.

[3] Por ejemplo, Francois utiliza los inventarios de montepíos y casas de empeño para describir los bienes domésticos y las estrategias económicas de las mujeres en la Ciudad de México (Marie Francois, *A culture of everyday credit: housekeeping, pawnbroking, and governance in Mexico City, 1750-1920*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2006). Ann Blum, en *Domestic Economies: Family, Work, and Welfare in Mexico City, 1884-1943*, se apoya en los registros de las casas de expósitos y huérfanos para pensar la familia, el trabajo doméstico y el incipiente estado de bienestar. Para reflexiones en torno a los procesos judiciales y los sectores populares, véase Elisa Speckman Guerra, "De barrios y arrabales: entorno, cultura material y quehacer cotidiano", en: *Historia de la vida cotidiana en México*, t. V, vol. 1, pp. 17-47.

[4] Sobre el trabajo de mujeres, en particular para el periodo anterior a 1940 véase, Susie Porter, *Working Women in Mexico City: Public Discourses and Material Conditions, 1879-1931*; María Dolores Lorenzo Río, "Las trabajadoras sociales en la década de 1930. Asistir a los pobres y servir al Estado", *Historia Mexicana*, núm. 2, vol. 68, México, 2018, pp. 713-746; Heather Fowler-Salamini, *Working Women, Entrepreneurs, and the Mexican Revolution: The Coffee Culture of Córdoba, Veracruz*. Sobre el valor de los archivos de empresa para la historia social, Aurora Gómez Galvarriato, "Sacando la nuez de la cáscara: los archivos de empresa como fuente para la historia. Mi experiencia en los archivos de la CIVSA, la CIDOSA y la Fundidora Monterrey", *América Latina en la Historia Económica*, núm. 1, vol. 12, 2005, pp. 25-34.

[5] Sobre el sistema de salud y los servicios sociales proporcionados por los ferrocarriles mexicanos, véase *Mirada Ferroviaria*, núm. 43, año XIV, México, 2021; y Leonor Eugenia Reyes Pavón, "Empresas y trabajadores: la construcción de infraestructuras auxiliares del ferrocarril en México en las primeras décadas del siglo XX", *Ulúa*, núm. 43, vol. 22, México, 2024, pp. 63-91.

[6] Sobre las posibilidades de análisis que brindan los casos excepcionales, véase Elisa Speckman Guerra, "El derecho a vivir como una mujer amante y amada", en: *Nydia Camargo, su crimen y su juicio (México, década de 1920)*, pp. 9-11, 22-25.,

[7] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Datos para el registro del personal a lista de raya, s. f.

[8] SCOP, *Ferrocarril del Sureste*. México, 1950, p. 13.

[9] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Rosa Baños Pool a José María Mora Navarro, 25 de enero de 1961.

[10] Para una lista de salarios en 1960, véase AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Listas de Raya, caja 920, vol. 4, exp. 3.

[11] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Examen médico de admisión, 8 de junio de 1959.

[12] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Rosa Baños Pool a José María Mora Navarro, 13 de junio de 1959; y José María Mora Navarro, nota escrita a mano, s. f.

[13] Sobre la maternidad normativa, véase Martha Santillán Esqueda, “Maternidad y transgresiones penales en el Distrito Federal, 1940-1950”, *Historia Mexicana*, núm. 3, vol. LCVIII, 2019, pp. 1121-64.

[14] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Alta, 8 de junio de 1959.

[15] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Rosa Baños Pool a José María Mora Navarro, 13 de junio de 1959.

[16] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Rosa Baños Pool a Miguel Rodríguez Nuño, 3 de julio de 1959.

[17] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Datos para el registro del personal a lista de raya, s.f.

[18] Véase, por ejemplo, AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 708, vol. 605, exp. 1, Adriano Trejo García, citado en Melchor Camacho y Colón a José María Mora Navarro, 14 de noviembre de 1959; AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 773, vol. 670, exp. 16, Vicente Zárate Oliveros a Gerente, 18 de junio de 1966; AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 834, vol. 731, exp. 6, Fermín Estrada Gutiérrez a Juan Dorantes Tello, 15 de agosto de 1974.

[19] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Francisco García Silva y Rafael Castillo Hernández a Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 17 de noviembre de 1959. Como señala Liliana de Riz, muchos trabajos designados como trabajos de mujeres en el sector servicios son una “prolongación de la actividad doméstica”. Liliana de Riz, “El problema de la condición femenina en América Latina”, en: *La mujer y el trabajo en México*, p. 44.

[20] Aquí me sostengo en la revisión de más de doscientos expedientes de personal de las líneas férreas del sureste. Enfermeras contratadas como afanadoras: Rosa Baños Pool, María Magdalena Pool Baños, Antonio Mis San Miguel, Graciela Mendoza Chibras, María de los Ángeles Rueda Gaspar, Carmen Alor Parada. (Carmen nunca recibió un ascenso a enfermera.) Enfermeras contratadas como ayudantes de proveedor de coches dormitorios: Hermenegilda Vázquez Díaz de León,

María de Lourdes Regueira Limón. (Hermenegilda había sido contratada como enfermera, renunció, y volvió como ayudante en 1963.) Enfermeras contratadas como asistentes de oficina y/o checadoras de costos: Eusebia Alor Jiménez, Rosa Jiménez García, Teodora Zamora Ramírez, Bertha Leyva Santos.

[21] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 680, vol. 577, exp. 1, Carlos Cabral Espejo a Sección 13, Sindicato de Trabajadores SCOP, 23 de enero de 1958. Es cierto que tales grupos eran muy importantes en la provisión de servicios de bienestar. Sin embargo, muchos eran compuestos de mujeres de clase media y alta, quienes no necesariamente aspiraban a puestos pagados, a diferencia del caso que nos ocupa aquí. Silvia Marina Arrom, “Las señoras de la caridad”, en: *Mujeres y asistencia social en Latinoamérica, siglos XIX y XX: Argentina, Colombia, México, Perú y Uruguay*.

[22] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 676, vol. 573, exp. 3, Rosa Baños Pool vda. de Chacón, María Magdalena Pool Baños y Francisca Zetina Martínez, citadas en Román Franco Brito y Rodolfo Escalante Reyes a Adriano Trejo García, 28 de octubre de 1960.

[23] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Adriano Trejo García a Secc. 55 del Sindicato de la SCT, 30 de noviembre de 1960.

[24] Para reflexiones importantes en torno a los procesos del trabajo en la historia del trabajo en América Latina, véase John Womack, Jr., *Posición estratégica y fuerza obrera: hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, trans. Lucrecia Orensanz Escofet.

[25] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Rosa Baños Pool, entrevistada por Gumersindo Moo Rosado, 23 de enero de 1967.

[26] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Ernestina Canché, entrevistada por Gumersindo Moo Rosado, 23 de enero de 1967.

[27] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, José del Carmen Hernández Pereyra, entrevistado por Gumersindo Moo Rosado, 23 de enero de 1967.

[28] AGEY, *Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Gumersindo Moo Rosado a Gerente del FC del Sureste, 23 de enero de 1967.*

[29] Véase también AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 676, vol. 573, exp. 3, Candelario Aguilar Serrano a Rosa Baños Pool et al., 5 de octubre de 1970.

[30] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Gerardo Ramírez Trigueño et al. a Rosa Baños Pool, 7 de junio de 1960.

[31] De las evidencias que se encuentran en su expediente de personal, no se sabe si Rosa se casó con este hombre o no. Hacia 1962, declaró que su estado civil era el de “viuda” y “unión libre” en el mismo formulario. Véase AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Datos para el registro del personal a lista de raya, s.f.

[32] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Rosa Baños Pool a Gerardo Ramírez Trigueño et al., 8 de junio de 1960.

[33] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Gerencia General, Contrato Colectivo, caja 45, vol. 1, exp. 9, “Contrato colectivo de trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana”, 8 de junio de 1967, p. 23.

[34] Martha Santillán Esqueda, “Discursos de *redomesticación* femenina durante los procesos modernizadores en México, 1946-1958”, *Historia y Grafía* núm. 31, 2008, p. 105. Para una explicación de la exclusión del trabajo doméstico de las protecciones legales, véase Sara Hidalgo, “The Making of a ‘Simple Domestic:’ Domestic Workers, the Supreme Court, and the Law in Postrevolutionary Mexico”, *International Labor and Working-Class History* núm. 94, 2018, pp. 55–79. Para la construcción de la masculinidad entre la clase obrera en varios sectores industriales en la época posrevolucionaria, véase Susan Gauss, “La masculinidad de la clase obrera y el sexo racionalizado: género y modernización industrial en la industria textil de Puebla durante la época posrevolucionaria”, en: Gabriela Cano, Jocelyn Olcott y Mary Kay Vaughan (coords.), *Género, poder y política en el México posrevolucionario* y Myrna I. Santiago, *The Ecology of Oil: Environment, Labor, and the Mexican Revolution*.

[35] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Rosa Baños Pool a Miguel Rodríguez Nuño, 3 de julio de 1959.

[36] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Rosa Baños Pool a José María Mora Navarro, 25 de enero de 1961.

[37] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Raúl Blackaller Flores a Director del Hospital de Campeche, 15 de abril de 1963. Véase también los permisos y notas del médico en su expediente.

[38] Véase, por ejemplo, AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, registro de dependientes, 5 de abril de 1971.

[39] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Rosa Baños Pool a José Luis Sandoval Martínez, 11 de agosto de 1969.

[40] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Candelario Aguilar Serrano a Arturo Jiménez Jiménez, 6 de agosto de 1971.

[41] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Diego Ramón Palmer Flores al Jefe del Departamento de Personal, 6 de diciembre de 1971; y Boletín #DP-010, 20 de enero de 1972.

[42] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Adolfo González Arrellano a Diego Ramón Palmer Flores, 26 de abril de 1972. Con la fusión del Ferrocarril del Sureste con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán en 1968, los obreros se unieron al STFRM (antes, eran miembros del Sindicato SCOP/SCT).

[43] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Juan Dorantes Tello a Eduardo Basto Pérez, 20 de abril de 1972.

[44] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Adolfo González Arrellano a Diego Ramón Palmer Flores, 26 de abril de 1972.

[45] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, Gelasio Luna y Luna to José I. Pérez Ganzo, 26 de abril 1972.

[46] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 700, vol. 597, exp. 1, D.N. Sosa Pinzón a Sres. auditores y conductores, 9 de mayo 1972; y Diego Ramón Palmer Flores a Gelasio Luna y Luna, 14 de junio de 1972.

[47] Estos cálculos son muy aproximados, ya que carezco de una serie de precios al consumidor para Campeche en estos años. Utilizo aquí los precios al consumidor en la Ciudad de México. Ya que me interesan los precios relativos, las diferencias regionales no deberían importar mucho si suponemos, creo razonablemente, que los precios en la Ciudad y en Campeche se movieron más o menos a la par.

[48] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 821, vol. 718, exp. 6, Rafael Coll Cárdenas a José N. Ojeda Erosa, 29 de junio de 1971.

[49] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 676, vol. 573, exp. 3, Junta Especial núm. 2, Laudo, 22 de septiembre de 1982.

[50] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 630, vol. 527, exp. 7, Olid de la Cruz Zelaya al Sindicato de la SCOP, 17 de marzo de 1959.

[51] AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 668, vol. 565, exp. 1, Ernestina Canché Jiménez vda. de Alonso a Gelasio Luna y Luna, 9 de octubre de 1976.

[52] “Labores de su sexo” se usaba para designar el trabajo de las mujeres en muchos documentos oficiales. Por ejemplo, véase AGEY, Ferrocarriles de Yucatán, Departamento de Personal, Expedientes de Personal, caja 814, vol. 711, exp. 7, Acta de nacimiento de Mercedes Acevedo, 31 de octubre de 1939.

[53] No pocas trabajadoras estaban divorciadas o eran solteras. Aunque carecemos de documentos que nos indiquen cómo pensaban sus experiencias de matrimonio y divorcio, por lo menos se puede deducir que el trabajo asalariado en los ferrocarriles posibilitaba cierta independencia económica y social.

FERROVIARIAS ILUSTRES. MUJERES GUARDABARRERAS EN LAS MEMORIAS LOCALES DE GENERAL RODRÍGUEZ (ARGENTINA) Y PINTO (ESPAÑA)

ILLUSTRIOUS FEMALE RAILWAY WORKERS. LEVEL CROSSING KEEPERS IN LOCAL MEMORIES OF GENERAL RODRÍGUEZ (ARGENTINA) AND PINTO (SPAIN)

Solange Godoy¹

Resumen

El artículo propone examinar la noción de visibilidad a partir de las mujeres guardabarreras del ferrocarril a inicios del siglo XX. En un mundo laboral compuesto mayormente por varones y en una tarea que se realizaba en la vía pública, estas mujeres no pasaron desapercibidas. El análisis focaliza en dos localidades, General Rodríguez (Argentina) y Pinto (España), donde las guardabarreras han llegado a ocupar lugares destacados en las memorias locales.

Palabras clave: Mujeres, ferrocarril, guardabarreras, visibilidad.

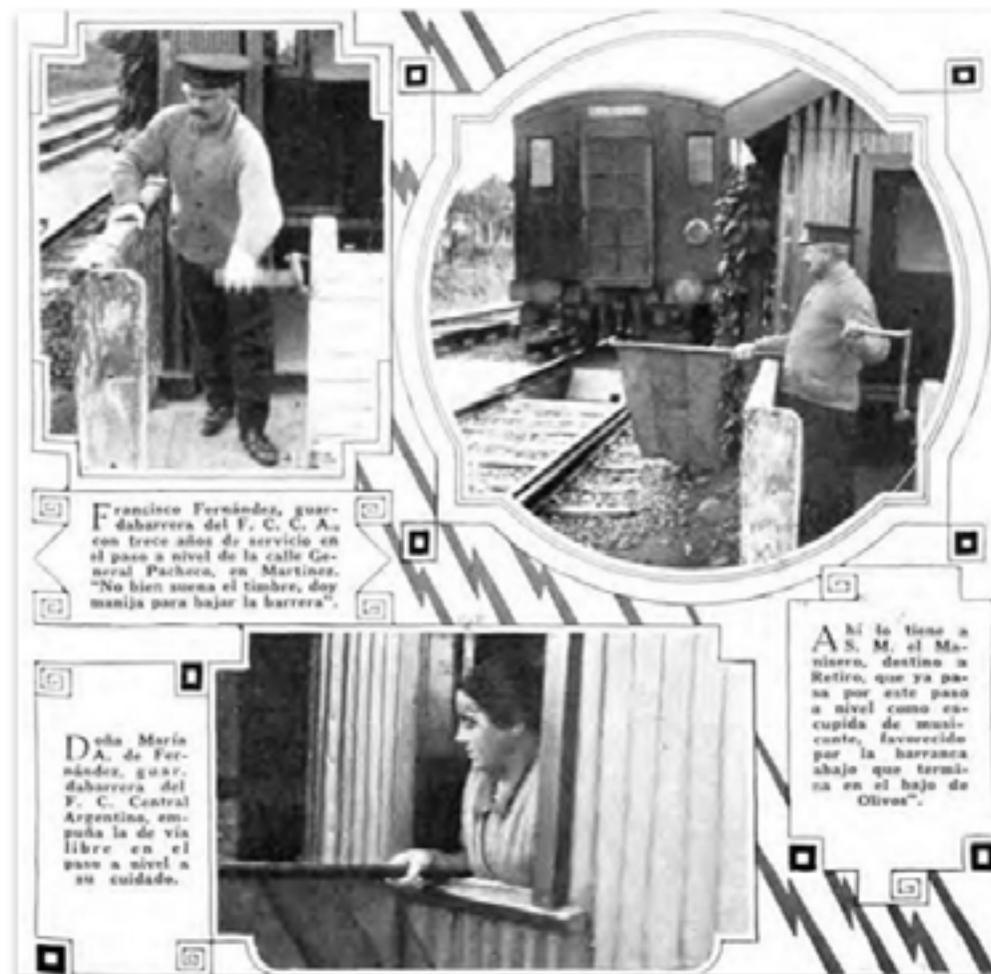
Abstract

This article intends to examine the notion of visibility based on the female level-crossing keepers in the beginning of the twentieth century. In a working world composed mostly of men and in a job that carried out on public space, these women did not go unnoticed. The analysis focuses on two localities, General Rodríguez (Argentine) and Pinto (Spain), where these female level-crossing keepers have come to occupy prominent positions in local memories.

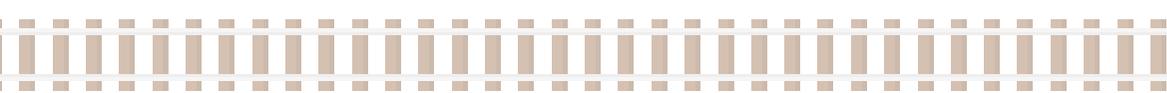
Keywords: women, railways, level crossing keepers, visibility.

Introducción

La experiencia laboral de las guardabarreras del ferrocarril, en varios sentidos se traduce en experiencias significativas que han captado la atención de diferentes trabajos académicos, tanto en Argentina como en España. Eran mujeres pobres, humildes, retomando los términos que surgen del estudio de Moreno Claverías.² Algunas no sabían leer ni escribir y, lejos de lo que solía decirse, desempeñaban un arduo trabajo en condiciones sumamente desventajosas.³ Realizaban sus tareas laborales en la vía pública, eran ampliamente conocidas por quienes por allí circulaban y habitaban y, obviamente, por sus propios compañeros ferroviarios. En ocasiones, alcanzaron una notable popularidad en sus comunidades.



Guardabarreras del Ferrocarril Central Argentino. Fuente: Revista Caras y Caretas, 1929.



Estas mujeres, que trabajaban en los pasos a nivel del ferrocarril, ocuparon una posición ambigua. Por un lado, desafiaban los ideales domésticos de principios del siglo XX al desempeñarse en un empleo que, además, formaba parte de una actividad masculinizada como lo es el ferrocarril. Pero, por otro, este era un trabajo que podían realizar sin desatender las tareas domésticas, dado que los pasos nivel se encontraban en las inmediaciones la vivienda familiar.

En términos cuantitativos, la participación de las mujeres en el trabajo ferroviario fue llamativamente menor, en comparación con sus pares varones. Como ha demostrado Esmeralda Ballesteros Doncel,⁴ quien ha realizado un aporte pionero y de gran valor en este tema en España, los criterios de exclusividad, cualificación y fuerza física han sido claves en la construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina.

Asimismo, las investigaciones de Silvana Palermo sobre las familias trabajadoras y, específicamente, las acciones de las mujeres (más bien esposas de ferroviarios) en las protestas de la Argentina de inicios del siglo XX han resultado, sin dudas, un aporte relevante en la construcción de una agenda de investigación sobre género y trabajo.⁵ Esta perspectiva fue, a su vez, retomada por posteriores estudios sobre el mundo ferroviario.⁶

Hace alrededor de una década, cuando comencé a diseñar una investigación sobre mujeres ferroviarias en Argentina, advertí que no había estudios que abordaran específicamente quiénes eran esas trabajadoras, en qué puestos se habían desempeñado históricamente, cómo habían llegado allí y qué tensiones se producían en torno a su condición de mujeres en un mundo “de varones” en Argentina.⁷ Se trataba de un asunto sobre el cual la producción académica no había mostrado interés. Más recientemente, fueron teniendo lugar publicaciones que señalaron un cierto viraje como parte de la búsqueda de aspectos poco explorados sobre el ferrocarril.⁸ En España, las cosas eran algo diferentes porque los estudios de Ballesteros Doncel habían logrado profundizar de un modo inédito en el conocimiento sobre la participación laboral de las ferroviarias.⁹ Si bien en otros países tuvo lugar la publicación de algunos escritos, tal como ocurre con el significativo aporte de Helena Wojtczak, podría considerarse que tanto en Argentina como en España se observa un desarrollo más amplio sobre las mujeres ferroviarias.¹⁰

Uno de los problemas que me ha interesado discutir en mi investigación tiene que ver con la búsqueda de legitimidad y autoridad moral en la que se adentraban las mujeres cuando se insertaban en el trabajo ferroviario. Siguiendo los relevantes

hallazgos que Rosabeth Kanter había hecho varias décadas atrás, advertí que ellas ocupaban una categoría rara en ese “mundo de varones”, que las llevaba a enfrentar diferentes problemas. La autora hacía referencia a un asunto al que llamó *hipervisibilidad*.¹¹ Este punto resultó relevante porque las ferroviarias difícilmente pasaban desapercibidas en el contexto de sus interacciones cotidianas, lo cual genera efectos tales como recibir presiones extra (a partir de las cuales se las pone constantemente a prueba) y volverse destinatarias de sospechas de diferente índole.

Reconociendo la importancia de las políticas de visibilidad para las identidades sexo-genéricas, también resulta relevante ponderar las paradojas de la (in)visibilidad, en términos de ventajas y desventajas, que pueden tener lugar en determinados escenarios y produciendo efectos específicos.¹² Si bien las trabajadoras tendieron a ser invisibilizadas en las preguntas desde las cuales la producción académica se aproximó al mundo social vinculado al transporte ferroviario, no necesariamente supone que en sus entornos haya ocurrido lo mismo. Esta observación permite interrogarse por el modo en el que estas mujeres han sido percibidas socialmente, en sus lugares de trabajo, en sus familias y en sus localidades, considerando, además, sus implicancias y consecuencias.

Las guardabarreras de la primera parte del siglo XX, como se verá, no pasaron desapercibidas en sus comunidades; configuraron, así, experiencias al margen que, simultáneamente, alcanzaron cierta visibilidad. Los dos casos analizados permiten observar cómo en General Rodríguez (provincia de Buenos Aires) y Pinto (Comunidad de Madrid) se tejieron memorias locales sobre estas mujeres, reservando para ellas un lugar destacado. El escrito se enmarca en una investigación posdoctoral sobre guardabarreras en diferentes puntos de Argentina¹³ y propone una primera aproximación a establecer un diálogo con procesos que se dieron en España, a partir de datos obtenidos en una estancia de investigación realizada a inicios de 2024.¹⁴

Una ferroviaria ilustre en General Rodríguez (Argentina)

En marzo de 2020, en ocasión de un evento realizado por la empresa Trenes Argentinos¹⁵ y el Ministerio de Transporte de la Nación para el Día de la Mujer, fui invitada a brindar una conferencia sobre las ferroviarias en Argentina. Aquel día, una mujer llamada Alicia Umansky se acercó a mí, ella era la directora de un museo ferroviario de la localidad bonaerense de General Rodríguez. Allí resguardan la historia de una guardabarreras de inicios del siglo XX, como aquellas que yo había mencionado en mi exposición, según me dijo. Desde entonces, quedamos en contacto y se inició un vínculo a partir del cual pude conocer a familiares de esa ferroviaria, cuyo nombre es María Camila Van de Kerkhove; una mujer de origen belga, viuda, que había ya fallecido hace varias décadas. Sin embargo, por esos días la historia de aquella trabajadora seguía llamativamente presente en su pueblo.

En principio, resulta importante tener en cuenta que el escenario de la Argentina post Ni Una Menos (2015) hizo de las demandas feministas un asunto que era parte de la escena pública, incluyendo un mayor desarrollo de la implementación de políticas de género en diversas organizaciones. Muestra de esto es el mencionado evento, en el que conocí a Alicia Umansky. La actividad llevaba el título “Las ferroviarias movemos el mundo”, lo cual da cuenta del interés que cobraba el tema para la empresa ferroviaria y las áreas del Estado implicadas; contó, además, con la presencia de funcionarios y funcionarias nacionales, además de autoridades de sindicatos que hicieron parte de un amplio auditorio.

La Estación Museo, nombre que se le otorgó a la institución local destinada a diferentes temas vinculados al ferrocarril, fue inaugurada en 2019 en ocasión de un aniversario de la fundación de General Rodríguez.¹⁶ “Este es el lugar donde nació nuestro pueblo”,¹⁷ dijo el intendente en aquella oportunidad, para referir al predio integrado por diferentes construcciones ferroviarias en las que se montó el museo y que incluye una serie de viviendas donde habitaron algunos trabajadores ferroviarios. Como puede verse, el repertorio identitario de General Rodríguez se muestra profundamente ligado al ferrocarril, al igual que sucede con muchos pueblos y ciudades que nacieron o se desarrollaron gracias a este. Actualmente, cuenta con una población estimada de 130 mil habitantes y se ubica a 55km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.¹⁸

La Estación Museo, cuando la conocí, tenía una activa vida por redes sociales (por entonces, comenzaba la pandemia ocasionada por el coronavirus). Desde Facebook difundían asuntos vinculados al ferrocarril y/o a su ciudad, a los oficios

ferroviarios, entre otros. Una publicación por ese medio, del día 8 de marzo de 2020, contaba:

En el Día de la Mujer queremos homenajear a todas las mujeres rodriguenses, recordando a María Camila Van De Kerkove, vecina de General Rodríguez y una de las pioneras mujeres ferroviarias de la Argentina.

Nacida en Bélgica, Camila llega a General Rodríguez a fines del siglo XIX a los 10 años. Se casa con Marciano Benítez, guardabarrera del Ferrocarril Sarmiento y uno de los primeros ferroviarios de la ciudad.

Camila y Marciano tuvieron 6 hijos y cuando ella queda viuda en el año 1922, se traslada a la ciudad de 9 de Julio para continuar con el trabajo de su marido, convirtiéndose ella también en guardabarrera del Ferrocarril Sarmiento.

Camila fallece en el año 1960, ya jubilada y luego de 30 años de servicio en el ferrocarril.

Agradecemos a Ana María Benítez, nieta de María Camila Van De Kerkove, por compartirnos la historia de su vida.

El texto iba acompañado de una fotografía de Camila, que la mostraba con el cabello canoso y ya siendo una mujer de edad avanzada; similar información contenía un volante digital para difundir vía WhatsApp. Hacia el final del texto aparece mencionada Ana María Benítez, una sonriente y activa mujer ya entrada en años, quien mantiene un vínculo constante con la institución y, como muestra la cita, fue quien compartió datos de su abuela para ser difundidos por el museo. Tuve la posibilidad de entrevistar a Ana María, vecina de General Rodríguez, con quien sigo en contacto hasta la actualidad. Ella suele decir que siente mucho orgullo por la historia de su abuela y devino una pieza clave en la difusión de la experiencia de aquella guardabarreras. Por su intermediación, pude entrevistar a Juan Carlos, otro nieto que residía en la ciudad de 9 de Julio, el sitio que se le otorgó a Camila para desempeñarse laboralmente y donde residió hasta el momento de su muerte. Como puede verse, ella no trabajó nunca en General Rodríguez como guardabarreras, sino que allí había vivido hasta que enviudó; momento en el que, repentinamente, se quedó “sola con sus seis hijos” (como dijera una de sus nietas), lo que generó que tomara el trabajo que realizaba su marido, aunque trasladándose a un puesto con menos frecuencia de servicios. En un estudio previo reconstruí con mayor profundidad la trayectoria de vida y de trabajo de Camila.¹⁹ Lo que me interesa poner en relieve aquí es el proceso por medio del cual estas trayectorias de mujeres guardabarreras adquirieron mayor relevancia en sus entornos locales y el rol que desarrollaron ciertas instituciones y personas.

María Camila Van de Kerkhove, guardabarrera de la ciudad de 9 de Julio. Año: circa 1950. Fuente: Estación Museo General Rodríguez.



Mientras yo me adentraba en la búsqueda de documentos escritos y nuevos testimonios orales sobre Camila, Johana Kunin, una colega, docente e investigadora de la EIDAES-UNSAM, por su iniciativa me propuso preguntar en Facebook por esta ferroviaria, considerando que ella conocía a muchas personas de la mencionada localidad bonaerense de 9 de julio. Fue interesante que alrededor de 60 personas compartieron la publicación (es decir, la replicaron) y entre los comentarios que se iban haciendo encontré a una bisnieta, a quien luego entrevisté. Además, para mí sorpresa, estas personas residentes de 9 de Julio nombraban a otra guardabarreras, de otro ferrocarril que atravesaba su ciudad, a quien también recordaban y parecían tener presente. Esa otra guardabarrera era María Pietroboni de Massa, una mujer viuda de origen italiano, nacida a fines del siglo XIX, que tenía un hijo con enanismo. Desde entonces, advertí que la dificultad que yo encontraba en acceder a esas trayectorias laborales de guardabarreras podía tener una vía de entrada diferente:²⁰ y así fue como comencé a indagar en grupos de historia de pueblos de diferentes puntos del país, en periódicos locales, entre otras alternativas, donde sus historias solían aparecer y tendían a ser recordadas como “mujeres valerosas” y “sacrificadas” por su familia y por el ferrocarril. Tal es el caso de La Colonia (en Mendoza), Cruz del Eje (Córdoba), El Talar (provincia de Buenos Aires), Sunchales y Los Quirquinchos (ambas en Santa Fe).

El argumento que aborda mi investigación posdoctoral pone en relieve cómo la condición de mujeres madres solas que “tuvieron que salir a trabajar” (considerando que muchas de ellas eran viudas) construyó formas de visibilidad pública y de reconocimiento social.²¹ Si bien no implicó una ruptura con el papel doméstico adjudicado a ellas, fue esto mismo lo que en cierto sentido habilitó formas de autoridad moral y de agencia basadas en su rol de madres.²² Para ellas, la viudez implicó además un lugar ambiguo de mayor autonomía y, a la vez, de desventajas materiales.²³

Volviendo al caso de Camila, la mujer rodriguense que devino en guardabarrera, para el año 2021 tenía lugar un acto reconocimiento formal. Por medio del Decreto 1001 del Honorable Consejo Deliberante del Partido de General Rodríguez, había establecido: Declárese a la Señora María Camila Van de Kerkove “Ciudadana Ilustre” post mortem, de esta Ciudad y Partido [...] Entréguese copia del presente a la familia de Doña María Camila Van de Kerkove.²⁴

La familia de la ferroviaria María Camila Van de Kerkove con el diploma que la nombra Ciudadana Ilustre de General Rodríguez”.²⁵ En ocasión de este acontecimiento, se hizo entrega de un certificado a su familia en el evento en el que estuvieron las autoridades locales y la directora del museo. En la imagen se ve a Ana María Benítez sosteniendo el diploma, entre las mencionadas personas.



La familia de la ferroviaria María Camila Van de Kerkove con el diploma que la nombra Ciudadana Ilustre de General Rodríguez”. Fuente: Página de Facebook “Estación Museo General Rodríguez”, 2021.

Un año después, en 2022, en ocasión del tercer aniversario del museo fui invitada a decir unas palabras acerca de mi investigación sobre mujeres ferroviarias y la guardabarreras Camila. Aquel día se realizó un festival que incluyó bandas musicales, visitas guiadas al museo, una muestra de Ferromodelistas, recordatorios a ferroviarios y ferroviarias

rodriguenses, entre otras actividades. Ana María Benítez, la nieta de la guarbarreras, también habló ese día ante el público. Ese mismo año fue publicado un breve libro de divulgación de mi autoría, titulado Una presencia (in)esperada. El trabajo de las mujeres en los ferrocarriles, el cual fue editado por la empresa Trenes Argentinos y el Ministerio de Transporte de la Nación, y en él incluyo a Camila.

Una guardabarreras “muy popular”: El barrio “la Cristina”

Como lo señala Ballesteros Doncel, en España, durante muchos años, la presencia de las mujeres en las antiguas compañías ferroviarias se limitó a esposas e hijas de un trabajador como respuesta proteccionista ante algún hecho de siniestralidad laboral.²⁶ Siguiendo el aporte de la autora, la incorporación de viudas y huérfanas más bien anecdótica se vería modificada ante la prescripción de la guardia permanente de los pasos a nivel que tuvo lugar durante la segunda parte del siglo XIX. La voluminosa contratación que las empresas consideraban innecesaria, las llevó a recurrir al empleo femenino, esto es, mano de obra barata que para el año 1913 alcanzaba ya a más de cuatro mil mujeres que se empleaban en las dos principales compañías (NORTE y MZA²⁷). Como muestra, en el mencionado estudio, no se confería valor profesional al puesto de guardabarreras cuando era ocupado por mujeres; además, se reservó para ellas los pasos a nivel secundarios y con menor frecuencia de servicios (tal como se vio en el caso de Camila, en Argentina), aunque las condiciones reales de trabajo obligaban a una presencia permanente.

Belén Moreno Claverías (2024) también ha abordado el caso de las guardabarreras, haciendo foco en el primer tercio del siglo XX.²⁸ Su estudio evidencia que la documentación vinculada a la normativa depuradora del personal ferroviario (entre 1936-1941) generó 4 600 fichas que correspondían a mujeres²⁹. Entre ellas, 70% corresponde a guardabarreras, lo cual conforma el colectivo femenino ferroviario más numeroso. Respecto de las condiciones de trabajo, en sintonía con lo señalado en el párrafo precedente, Moreno Claverías muestra que tenían jornadas de doce y trece horas, no tenían día de descanso y era un trabajo mal pagado a la vez que se trataba de una tarea de gran responsabilidad (en caso de abandonar su puesto, podían ser multadas o despedidas o, si se producía un accidente, podían acabar en la cárcel). A esto último habría que sumar las tareas domésticas que podían incluir el cuidado de una huerta y también el trabajo como costureras. Como he señalado para el caso de las guardabarreras en Argentina, ese conjunto de responsabilidades conformaba una jornada extenuante e indiferenciada de trabajo remunerado y no remunerado.³⁰

Esta caracterización del trabajo de las guardabarreras describe puntos en común entre ambos países dando cuenta de panoramas en varios sentidos similares. Ahora bien, es de notar que en España el volumen de guardabarreras parece ser bastante más amplio; aunque son pocos los datos estadísticos que permiten reconstruir su participación de forma fehaciente en Argentina³¹, más bien parece en este segundo caso, vinculada a viudas la mayoría de las veces (también existen casos de matrimonios guardabarreras, además de la ayuda familiar).

Como se mencionó al inicio, a comienzos de 2024 tuve la oportunidad de hacer una estancia de investigación posdoctoral en Madrid. Uno de los objetivos era avanzar en un estudio comparativo entre dos casos sobre los cuales la producción académica había ya alcanzado cierto desarrollo sobre las mujeres ferroviarias. Si bien la consulta de fondos documentales constituyó la principal actividad de mi estancia, resultó en cierto sentido un hallazgo inesperado la historia de una guardabarreras cuyo nombre devino en la denominación de un barrio perteneciente a la localidad de Pinto³², me refiero al barrio “la Cristina”.



La casilla de Guardabarreras de “La Cristina”.
Fuente: ePinto, 23 de octubre 2021.

Cristina Marcos Carriazo, “la cristina”, nació en Villasequilla (Toledo) en 1888. El periódico local e-pinto la nombra como “una mujer muy popular en nuestro municipio”; su paso a nivel con barreras era muy transitado, cuenta.³³ Mediante la red social Facebook, el Ayuntamiento de Pinto dedicó a ella las siguientes palabras, en ocasión del “8M”, día de la mujer:

Doña Cristina Marcos Carriazo “La Cristina”, origen del nombre del barrio de “La Cristina”.

Cristina Marcos Carriazo y su marido, Pedro Díaz Escobar, llegaron a Pinto hacia 1919 y se instalaron en la caseta de guardabarrera del paso a nivel que hubo en la calle de Torrejón, en la línea de Ferrocarril Madrid-Alicante, donde ejercieron su labor de forma continuada -Cristina durante el día y su marido durante la noche-, hasta el año 1955, a excepción de los tres años que duró la Guerra Civil.

“La Cristina” fue una mujer muy popular en Pinto, y su nombre dio origen al de un barrio del municipio: El barrio de La Cristina.

Cristina y Pedro compaginaron sus trabajos en el ferrocarril con la explotación de una pequeña ganadería vacuna antes de la guerra, para pasar, después de la contienda, a la explotación agrícola (cereales y hortalizas) de unos terrenos arrendados.³⁴

Como describe la cita, Cristina parece haber trabajado bajo la modalidad que, para el caso argentino, denominé matrimonio guardabarreras.³⁵ Al igual que la nota periodística antes citada, se la nombra como una “mujer muy popular”, es decir, ampliamente conocida en su comunidad.



Cristina en un carnet ferroviario de 1935. Fuente: ePinto, 23 de octubre 2021.

Es de notar que la imagen de “La Cristina” también aparece presente en espacios públicos, tal como ocurrió con la iniciativa de Ecovidrio, que dedicó un contenedor en reconocimiento a ella, situado en la calle de Juan II. Su instalación fue parte de una actividad planteada dentro de las Jornadas de Mujer 2020, realizadas por el Ayuntamiento junto con las asociaciones feministas de Pinto, con el fin de dar visibilidad al peso de la mujer en la localidad.³⁶ En la siguiente imagen se puede ver el contenedor en color violeta que lleva el retrato de la guardabarreras y algunas palabras sobre ella. A su vez, en la última imagen, se puede ver el cartel del Ayuntamiento de Pinto de la “Plaza La Cristina”, que según se muestra corresponde a una iniciativa que tuvo lugar en 1992, es decir, algunas décadas atrás.



Contenedor con el rostro de “La Cristina”.³⁷

Plaza de La Cristina³⁸



Reflexiones finales

En esta primera aproximación a los procesos de visibilización de las mujeres guardabarreras en sus entornos locales propuse un acercamiento a dos contextos diferentes que muestran algunos puntos de contacto significativos. Como pudo verse, en las localidades de Argentina y España estas ferroviarias no han pasado desapercibidas. Más allá de que el mayor reconocimiento social parece más bien vinculado a escenarios socio-históricos en los cuales las demandas feministas han ganado terreno, algo de esas historias permanecía presente en sus comunidades. Desempeñaron un rol sin dudas visible, que las hacía abiertamente conocidas por el resto de las personas del lugar. Como se mostró, “la Cristina” era una mujer “muy popular” en la localidad española de Pinto. Esto debe leerse, además, en relación con la relevancia del transporte ferroviario en sus entornos, que dio origen y/o que colaboró a desarrollar esas localidades, y con el modo en el que conforman una pieza importante de sus repertorios identitarios.

Cabe hacer notar cómo el adentrarme en la búsqueda de guardabarreras de principios del siglo XX hizo que surgieran relatos sobre ellas en diferentes pueblos y ciudades argentinas; allí se destaca una imagen de mujeres madres “solas” que tuvieron que salir a trabajar para garantizar el bienestar de su hogar, considerando que muchas de ellas eran viudas. Teniendo en cuenta que dicha condición ha colaborado también a su reconocimiento como mujeres “valerosas” y “sacrificadas”, en futuras investigaciones resultará importante conocer qué forma específica asume este aspecto en el caso de España.

El desarrollo que muestra las páginas precedentes en torno a General Rodríguez y Pinto describe un entramado en el que participaron múltiples actores sociales. Han intervenido familiares, asociaciones feministas, museos, gobiernos municipales e, incluso, académicas. A pesar de que es evidentemente que estas historias circulaban ya en sus entornos locales, de modos más o menos subrepticios, es notable cómo han alcanzado cierto protagonismo con la acción legitimadora de los discursos oficiales en escenarios recientes, pero comprender cuándo y cómo se da esa acción gubernamental no puede escindirse de la participación de los diferentes grupos, personas e instituciones antes mencionadas. Así, las guardabarreras, trabajadoras “humildes” con trayectorias al margen, devinieron finalmente ilustres en sus localidades.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Agostini, Luisina, “Paiva La heroica. La comunidad ferroviaria movilizada en 1961”, en: L. Alonso y N. Vega (comps.), Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina. Santa Fe: María Muratore Ediciones, 2016, pp. 201-119.

_____, “El Tren de las Artes: La agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)”, Fuegia, vol. V, núm. 2, pp. 29-43, 2022.

Álvarez Broz, Mariana, “Las paradojas de la (in)visibilidad. Trayectorias de vida de las personas transmascullinas en la Argentina contemporánea”, Horizontes Antropológicos, año 23, núm. 47, 2017.

Badaloni, Laura, “Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX”, Travesía, vol. 23, núm 2, pp. 109-132, 2021.

Ballesteros Doncel, Esmeralda, “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, en: C. Sarasua & L. Galvez, ¿Privilegios o eficiencia?: mujeres y Hombres en los mercados de trabajo. Alicante, Universidad de Alicante, 2003, pp. 335-354.

_____, “Las mujeres en el ferrocarril. Acceso restringido”, en: Actas del XI Congreso Español de Sociología. Madrid: Facultad de Ciencias Políticas y Sociología (UCM), 2013.

_____, “Maquinistas de tren. RENFE, la gran empresa pública”, en: M. Ibáñez, Mujeres en mundos de hombres. La segregación ocupacional a través de estudio de casos. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas, 2017.

Bunge, Alejandro, Ferrocarriles Argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional. Buenos Aires: ed. de autor, 1918.
Canali, Mariela, “¿Mujeres en el ferrocarril?”, Revista de Historia Bonaerense, núm. 28, 2005, pp. 33-38.

Chase, Michelle, Maternalism and the Moral Authority of Revolution. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2015.

D’Uva, Florencia, “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX”, Trashumante. Revista Americana de Historia Social, núm. 18, 2021, pp. 146-167.

_____, y Palermo, Silvana, “Vida sindical y sociabilidades

masculinas: Los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX”, en Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda, año 4, núm. 7, 2015, pp. 37-58.

De los Cobos Arteaga, Francisco, “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”, TST, núm. 33, 2017, pp. 12-32.

Domínguez Prats, Pilar, “Trabajos iguales, condiciones desiguales. Las guardasas y los guardabarreras en RENFE (1941-1971)”, en: L. Gálvez Muñoz y C. Sarasúa, ¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo. Alicante: Universidad de Alicante, 2003, pp. 357-377.

Godoy, Solange, “Mujeres para una empresa moderna: Azafatas y empleadas del Centro de Cómputos en la empresa Ferrocarriles Argentinos (1969-1973)”, Revista Transporte y Territorio, núm. 24, 2021, pp. 285-305.

_____, “«Verdaderos caballeros». Masculinidad y trabajo en los camareros de los ferrocarriles (Argentina, 1958-1975)”, Travesía, vol. 24, núm. 1, 2022, pp. 133-151.

_____, Una presencia (in)esperada. El trabajo de las mujeres en los ferrocarriles. Buenos Aires: Trenes Argentinos Capital Humano/ Ministerio de Transporte de la Nación, 2022.

_____, “Mujeres guardabarreras del ferrocarril en los cruces entre el trabajo y la vida familiar: Jornada laboral, modalidades y saberes tácitos (Argentina, primera mitad del siglo XX)”, Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo, núm. 15, 2023, pp. 1-28.

Kanter, Rosabeth, “Some effects of proportions on group life: Skewed sex ratios and responses to token women”, American Journal of Sociology, vol. 82, núm. 5, 1977, pp. 965-990.

Kunin, Johana, El poder del cuidado. Mujeres y agencia en la pampa sojera argentina. Buenos Aires: Universidad Nacional de San Martín/ École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2019. Moreno Claverías, Belén, “«Los empleados humildes de grandes empresas»: Las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX”, Historia Social, núm. 108, 2024, pp. 93-112.

Nausia Pimoulier, Amaia, Ni casadas ni sepultadas. Las viudas: Una historia de resistencia femenina. Navarra: Txalaparta, 2022.

Noel, Gabriel, “De los códigos a los repertorios: Algunos atavismos persistentes acerca de la cultura y una propuesta de reformulación”, Revista Latinoamericana de Metodología de las

Ciencias Sociales, vol. 3, núm. 2, 2013.

Palermo, Silvana, “¿Trabajo Masculino, Protesta Femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en: M. C. Bravo, F. Gil Lozano y V. Pita, Construcciones genéricas, representaciones culturales y protesta social en la Argentina (siglos XIX y XX). Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2007.

_____, “De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: Nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina”, en: Miguel Muñoz Rubio (ed.), Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: Una perspectiva internacional. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011, pp. 219-238.

Polo Muriel, Francisco, La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2019.

Taylor, Diana, “Making a spectacle: The Mothers of the Plaza de Mayo”, Journal of the Motherhood Initiative for Research and Community Involvement, vol. 3, núm. 2, 2001.

Wojtczak, Helena, Railway women. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace. Padstow: The Hastings Press, 2005.

Citas

[1] Doctora en Sociología. Becaria Posdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y Profesora en la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Argentina. Contacto: sgodoy@unsam.edu.ar

[2] Belén, Moreno Claverías, “«Los empleados humildes de grandes empresas»: Las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX”, en *Historia Social*, No108, 2024, pp. 93-112.

[3] Solange, Godoy, “Mujeres guardabarreras del ferrocarril en los cruces entre el trabajo y la vida familiar: Jornada laboral, modalidades y saberes tácitos (Argentina, primera mitad del siglo XX)”, en *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, No15, pp. 1-28, 2023; Esmeralda, Ballesteros Doncel, “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, en C. Sarasua & L. Galvez, ¿Privilegios o eficiencia?: *Mujeres y Hombres en los mercados de trabajo* (pp. 335-354). Alicante, Universidad de Alicante, 2003.

[4] Esmeralda, Ballesteros Doncel, “La construcción del empleo ferroviario...”, *op. cit.*

[5] Silvana, Palermo, “¿Trabajo Masculino, Protesta Femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en M. C. Bravo, F. Gil Lozano, y V. Pita, *Construcciones genéricas, representaciones culturales y protesta social en la Argentina (Siglo XIX y XX)* y “De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: Nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina”, en Miguel Muñoz Rubio (Ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: Una perspectiva internacional*.

[6] Luisina, Agostini, “Paiva La heroica. La comunidad ferroviaria movilizadora en 1961”, en L. Alonso y N. Vega (Comps.), *Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina* y “El Tren de las Artes: La agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)”. *Fuegia*, Vol. V, N°2; Florencia D´Uva y Silvana Palermo, “Vida sindical y sociabilidades masculinas: Los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX”, en *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda, año 4, No7*; Solange, Godoy, “«Verdaderos caballeros». Masculinidad y trabajo en los camareros de los ferrocarriles (Argentina, 1958-1975)”, en *Travesía, Vol. 24, No1*.

[7] Mariela Canali hace casi dos décadas en 2005, publicó el breve artículo “¿Mujeres en el ferrocarril?”, en la *Revista de Historia Bonaerense*, núm. 28, en el cual propone un acercamiento a las trabajadoras ferroviarias de la primera mitad del siglo XX. Esta publicación representó el primer paso en un terreno inexplorado en Argentina, aunque en su momento no tuvo continuidad en tanto línea de investigación.

[8] Luisina, Agostini, “El Tren de las Artes...”, *op. cit.*; Laura, Badaloni, “Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX”, en *Travesía, 23, No2*; Florencia, D´Uva, “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX”, en *Trashumante. Revista Americana de Historia Social, No18*; “Mujeres para una empresa moderna: Azafatas y empleadas del Centro de Cómputos en la empresa Ferrocarriles Argentinos (1969-1973)”, en *Revista Transporte y Territorio, No24*; Solange, Godoy, “Mujeres guardabarreras del ferrocarril en los cruces entre el trabajo y la vida familiar: Jornada laboral, modalidades y saberes tácitos (Argentina, primera mitad del siglo XX)”, en *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo, No15*.

[9] Esmeralda, Ballesteros Doncel, “La construcción del empleo ferroviario...”, *op. cit.*; “Las mujeres en el ferrocarril. Acceso restringido”, en *Actas del XI Congreso Español de Sociología*, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología (UCM), 2013 y

“Maquinistas de tren. RENFE, la gran empresa pública”, en M. Ibáñez, *Mujeres en mundos de hombres. La segregación ocupacional a través de estudio de casos*. Véase, también, Francisco, De los Cobos Arteaga, “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”, en *TST, No33, 2017*, pp. 12-32; Pilar, Domínguez Prats, “Trabajos iguales, condiciones desiguales. Las guardesas y los guardabarreras en RENFE (1941-1971)”, en L. Gálvez Muñoz y C. Sarasúa, *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo* y, más recientemente, el ya mencionado artículo de Moreno Claverías.

[10] Helena, Wojtczak, *Railway women. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace*.

[11] Rosabeth, Kanter, “Some effects of proportions on group life: Skewed sex ratios and responses to token women”, en *American Journal of Sociology, 82, No5, 1977*, 965-990.

[12] Mariana, Álvarez Broz, “Las paradojas de la (in)visibilidad. Trayectorias de vida de las personas transmasculinas en la Argentina contemporánea”, en *Horizontes Antropológicos, año 23, No47, 2017*.

[13] La investigación se basa en una metodología cualitativa que recurre a entrevistas en profundidad a familiares de las guardabarreras y a informantes clave; asimismo, se incorpora el análisis de fuentes documentales (legajos empresariales, prensa gremial y comercial, entre otras). Desde un enfoque biográfico, el estudio aborda las lógicas del trabajo y la familia teniendo en cuenta las nociones de maternalismo, visibilidad pública y agencia.

[14] Deseo agradecer a Ana Cabanes Martín, Leticia Martínez García, Francisco Polo Muriel y Miguel Muñoz Rubio, junto todo el equipo del Archivo Histórico y Biblioteca del Museo del Ferrocarril de Madrid. Su trabajo comprometido y serio han hecho de mi estancia una oportunidad muy productiva e inspiradora. En especial, quiero darle las gracias a Leticia Martínez García por acercarme a la historia de Pinto y su destacada guardabarreras. Algunos años antes, en 2019, también realicé una estancia de investigación en la Universidad Complutense de Madrid bajo la dirección de la Dra. Esmeralda Ballesteros Doncel. El diálogo con dicha profesora e investigadora, en aquel momento y en la actualidad, representa un valioso aporte; quiero expresar mi enorme agradecimiento a Esmeralda por su generosidad y por su trabajo.

[15] Trenes Argentinos es una empresa estatal que actualmente opera la mayoría de las líneas ferroviarias; estrictamente, se trata de varias empresas, Trenes Argentinos Operaciones, Trenes

Argentinos Capital Humano, Trenes Argentinos Infraestructura y Trenes Argentinos Cargas. Este esquema da cuenta de la recuperación del protagonismo del Estado, un proceso reciente que se dinamizó a partir de un grave accidente ocurrido en 2012. Cabe recordar que en la década de 1990 se había establecido un esquema de concesiones privadas que incluyó el cierre de ramales, talleres y un importante número de despidos que implicó profundas transformaciones en un sistema que, hasta el momento, había estado en manos de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos (la red había sido nacionalizada en su totalidad en 1947/1948).

[16] También conocida como Centro Cultural Ferroviario de General Rodríguez, la Estación Museo depende del gobierno municipal.

[17] Inauguración de la Estación Museo de General Rodríguez”, 13 de mayo de 2019. En: <https://www.generalrodriguez.gob.ar/noticias/inauguracion-de-la-estacion-museo-de-general-rodriguez/>

[18] Gabriel Noel, “De los códigos a los repertorios: Algunos atavismos persistentes acerca de la cultura y una propuesta de reformulación”, *Revista Latinoamericana de Metodología de las Ciencias Sociales*, vol. 3, núm. 2, 2013.

[19] Solange Godoy, “Mujeres guardabarreras del ferrocarril...”, *op.cit.*

[20] En el Archivo General Ferroviario, el acceso a los legajos de trabajadoras ferroviarias depende de contar con datos personales como nombre y apellido, documento de identidad, entre otros. Ese requerimiento establece mecanismos de búsqueda desafiantes y complejos.

[21] Johana Kunin, *El poder del cuidado. Mujeres y agencia en la pampa sojera argentina*.

[22] Michelle Chase, *Maternalism and the Moral Authority of Revolution*; Diana Taylor, “Making a spectacle: The Mothers of the Plaza de Mayo”, *Journal of the Motherhood Initiative for Research and Community Involvement*, vol. 3, núm. 2, 2001.

[23] Amaia, Nausia Pimoulier, *Ni casadas ni sepultadas. Las viudas: Una historia de resistencia femenina*.

[24] Decreto 1001/2021. Expediente N° 4050-227.822. Municipalidad de General Rodríguez. Honorable Consejo Deliberante.

[25] Página de Facebook “Estación Museo General Rodríguez”. Año 2021. En: <https://www.facebook.com/p/Estaci%C3%B3n-Museo-General-Rodr%C3%ADguez-100057460239205/>

[26] Esmeralda Ballesteros Doncel, “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, *op. cit.*

[27] Previa a la nacionalización, que dio origen a la empresa RENFE en 1941, existían diferentes compañías entre las cuales se destacan MZA (Madrid a Zaragoza y Alicante), NORTE (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España), Andaluces (Compañía de los Ferrocarriles Andaluces), entre otras.

[28] Belén Moreno Claverías, “«Los empleados humildes de grandes empresas...”, *op. cit.*

[29] Sobre el proceso de depuración y sus consecuencias en el ferrocarril español veáse Francisco Polo Muriel, *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*.

[30] Solange Godoy, “Mujeres guardabarreras del ferrocarril...”, *op. cit.*

[31] Uno de los datos más relevantes con los que se cuenta al momento es un censo de personal ferroviario que arrojó como dato que había 371 mujeres que percibían salarios mensuales (Alejandro Bunge, Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional), un número que debía incluir trabajadoras que hacían otras tareas (como limpieza o trabajo de oficina) y que deja afuera a las guardabarreras que percibían pagos por día (Solange Godoy, “Mujeres guardabarreras del ferrocarril en los cruces entre el trabajo y la vida familiar: Jornada laboral, modalidades y saberes tácitos (Argentina, primera mitad del siglo XX)”, *op. cit.*)

[32] Pinto, una localidad de más de 50 mil habitantes, se ubica a 20km de la ciudad de Madrid.

[33] Mario Coronas, “Cristina Marcos Carriazo, «la Cristina»” en *ePinto*, 23 de octubre 2021. En: <https://e-pinto.com/cristina-marcos-carriazo-la-cristina>

[34] Página de Facebook Ayuntamiento de Pinto, año 2017. En: https://www.facebook.com/AytoPinto/?locale=es_LA

[35] Página de Facebook Ayuntamiento de Pinto, año 2017. En: https://www.facebook.com/AytoPinto/?locale=es_LA

[36] Colección del AHF - Álbumes fotográficos. FE- 1166.

[37] Fuente: AHM. Autor: Marcial J. Martínez García (fotógrafo), año 2020.

[38] Mario Coronas, “Cristina Marcos Carriazo, «la Cristina»”, *op. cit.*

MUJERES EN FERROCARRILES DE CHILE: OMISIÓN EN UN GRAN RELATO

WOMEN ON CHILEAN RAILWAYS: OMISSION IN A GREAT STORY

Amaya Pavez Lizarraga¹

*A la memoria de mi padre Darío Pavez Riesco,
gran amante de los trenes*

Resumen

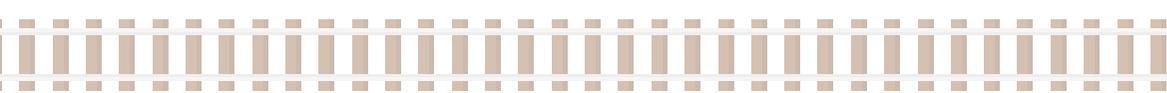
La presencia del ferrocarril comienza en Chile en 1851 con la inauguración del primer sistema ferroviario de América del Sur que unía las ciudades de Copiapó y Caldera en una rica zona minera del norte del país. La creación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en enero de 1888 posibilitó articular y administrar centralizadamente la vasta red ferroviaria construida por el fisco, a los que se sumó los ferrocarriles particulares que fueron adquiridos por el Estado. Esta red ferroviaria permitiría la integración de los territorios, la presencia del aparato estatal y la posibilidad de implementar un proyecto nacional de carácter unitario en lo político. En más de 160 años de historia ferroviaria del país esta alternativa industrial ha estado marcada, por la presencia masculina casi exclusiva del personal técnico profesional, obreros y operarios; Ferrocarriles se asocia a masculinidad. No obstante, al igual que, en todo sistema androcéntrico, las mujeres han estado presente en la alteridad. En sus inicios en la segunda mitad del s. XIX desde la representación simbólica del imaginario de la feminidad en relación a la masculinidad hegemónica. En el siglo XX avanza la incorporación de las mujeres desde una situación subalterna y resistida por considerarse las diferentes funciones y roles eminentemente masculinos. A pesar de ello, constatamos que en esta situación de omisión hubo presencia femenina subsidiaria y colateral en aquellos roles y actividades extensivas de trabajo reproductivo asociados culturalmente a la condición femenina. Y es avanzado el s. XX, con el desarrollo tecnológico del sistema de ferrocarriles, que las mujeres se incorporan en los procesos de comunicaciones y servicios.

Palabras clave: ferrocarriles, mujeres, cultura, género.

Abstract

The presence of the railway began in Chile in 1851 with the inauguration of the first railway system in South America that linked the cities of Copiapó and Caldera in a rich mining area in the north of the country. The creation of the State Railway Company in January 1888 made it possible to centrally articulate and manage the vast railway network built by the treasury, to which added the private railways that acquired by the State. This railway network would allow the integration of the territories, the presence of the state apparatus and the possibility of implementing a national project of a politically unitary nature. In more than 160 years of the country's railway history, this industrial alternative gone marked by the almost exclusive male presence of professional technical personnel, workers and operators; Railways are associated with masculinity. However, as in any androcentric system, women have been present in otherness. In its beginnings in the second half of the s. XIX from the symbolic representation of the imaginary of femininity in relation to hegemonic masculinity. In the 20th century, the incorporation of women progressed from a subaltern and resisted situation because the different functions and roles considered eminently masculine. Despite this, we confirmed that in this situation of omission there was a subsidiary and collateral female presence in those extensive reproductive work roles and activities culturally associated with the female condition. So, it is late in the s. XX, with the technological development of the railway system, that women incorporated into communications and service processes.

Keywords: railways, women, culture, gender.



Ferrocarril en Chile 173 años articulando el país

El ferrocarril en nuestro país constituyó un eje articulador del país. Se proyectó en forma de columna vertebral del territorio y con sus prolongaciones transversales de los ramales conformó a partir de un centro neurálgico –Santiago de Chile– una red tecnológica a semejanza y compenetrada a la geografía del país, lo cual permitió un sistema flexible que integró una heterogénea realidad social, física y política, además de que posibilitó la transición de una sociedad colonial a la naciente república, así como el diverso entramado comunicacional que fortalece los cimientos del desarrollo cultural y social, cuya herencia recibimos hasta el siglo XXI.

La historia del ferrocarril en Chile sufrió, al igual que otras instituciones estructurales de la nación, como la educación, la salud, la previsión social, el ecosistema agua-tierra –por nombrar algunas–, las consecuencias negativas del gran cambio cultural neoliberal de los años ochenta impuesto en el país. La destrucción y el abandono de la empresa ferroviaria contribuyó a la debilitación de la cohesión social por la pérdida simbólica y económica que supuso una nueva forma de aislamiento social, en la fragmentación territorial, cuya conectividad dejó de ser una función estatal para pasar a ser exclusivamente un bien privado. La pérdida de referencia del Estado como entidad integradora y de gestión afectó la convergencia identitaria y la reemplazó por una función lejana a la sociedad, al ser reducido a un ente regulador, desprovisto al mínimo de la propiedad económica de los bienes destinados a los servicios sociales.

No obstante, la memoria del ferrocarril ha permanecido vigente en la sociedad chilena, en una amalgama de añoranza y nostalgia permea hasta las tres generaciones que no vivieron el tren en Chile.² Esta conciencia social reconoce el aporte que significó para la sociedad que, en este primer tercio del siglo, se manifiesta en la necesidad de recuperar al ferrocarril para fortalecer los recursos socioeconómicos del país.

Breve aproximación a la historia del ferrocarril chileno

En los primeros años del siglo XIX, al obtener su Independencia de España, uno de los primeros esfuerzos fue alcanzar la integración política, económica y simbólica del nuevo país. Después de muchos sucesos, en las últimas décadas del siglo XIX la clase gobernante consideró imprescindible la unificación y conexión del territorio nacional a través del ferrocarril. La visión de proyectar esta unidad política de la nación y generar condiciones para una administración centralizada que hiciera efectiva la gestión del Estado con verdadera capacidad de

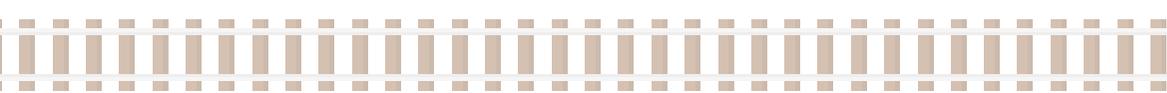
integración y de conformación de un proyecto nacional fue una prioridad en la agenda de la élite acomodada. Además, el ferrocarril a vapor, uno ícono de la Revolución industrial, en el esfuerzo mancomunado público-privado hizo posible emprender el desarrollo del comercio nacional e internacional.

En el norte del país, los ingresos del salitre y la minería aportaron a la instalación de infraestructura ferroviaria para las crecientes exportaciones con trazados transversales desde el interior a los puertos. Estas inversiones, siempre ligadas al capital inglés que manejaba el negocio del entonces oro blanco: el salitre. Por su parte el Estado realizaba el enorme esfuerzo de unificar con los rieles los extremos longitudinales, sur y norte del país e integrar de este modo el extenso territorio, en pos de tal magno propósito. Las divisas aportadas permitieron iniciar un gran plan de inversiones para los objetivos públicos. Ya estaba el ejemplo de la instalación por privados del primer ferrocarril del país en Copiapó en dirección a la costa, al puerto de Caldera. Inaugurado en 1851, este ferrocarril fue un fehaciente ejemplo demostrativo que tal inversión redituaba en lógica de desarrollo. En este caso, del negocio minero-exportador.³

Las ideas y aplicaciones del ferrocarril llegaron pronto a nuestro territorio. Transcurría 1842 cuando se debatieron las ventajas de este medio de comunicación y de conectividad para introducirlo en el país a raíz de la iniciativa de hombres empresarios del transporte norteamericanos William Wheelwright y Enrique Meiggs. El primero de ellos impulsó y concretó el primer sistema ferroviario de Sur América (Copiapó-Caldera) el cual se inauguró el 25 de diciembre de 1851.⁴

El modelo de la experiencia nortina se replicó en 1863 en el ferrocarril que unió el eje comercial ciudad-puerto de Valparaíso con Santiago y así se reforzó un activo polo de comercio expo-importador en torno a las dos ciudades más importantes del país en ese momento. De igual modo, y con un pequeño desfase, los agricultores de la zona central pusieron en agenda en 1857 la construcción del Ferrocarril del Sur para encauzar la salida a mercados de la producción, primeramente, y luego como un tema estratégico que quedaría en manos del Estado para avanzar solo con su propio esfuerzo hacia la integración del sur del país, el cual culminó en 1913, y de este modo quedó nominalmente el país unido por el ferrocarril longitudinal sur en su territorio continental.⁵

Se entendió que, en el largo y angosto país, de geografías abruptas, con su extrema sequedad de Atacama y sus los hielos australes, y su naturaleza desbordante, ésta se había podido organizar y conectarse para, finalmente humanizarse gracias al milagro del ferrocarril.⁶ La Red Longitudinal es una premisa



central para la conformación de la nación. Una idea-proyecto estratégica de finales del siglo XIX con la que se aseguraron la integración del territorio nacional y se dio cumplimiento a la concepción de un país, que gracias a su conectividad alcanzó la unidad política y simbólica como República. De tal forma que los ferrocarriles no sólo significaron la extensión de rieles sobre una difícil geografía, sino la llegada y consolidación del Estado en territorios lejanos de los centros administrados por las elites políticas y económicas, concentradas en los centros urbanos de Santiago, Valparaíso, Concepción, Copiapó y las provincias de Antofagasta y Tarapacá. Así, a principios del siglo XX, Chile en 1914, quedó conectado por ferrocarril desde Iquique hasta Puerto Montt, es decir, una conexión lineal del 90 % de su territorio continental, además de una red de ramales transversales que se articularon con esta conectividad.⁷ Gracias a ello, Chile no estuvo ajeno a lo que sucedía en la revolución tecnológica proyectada desde Europa y Estados Unidos. Con los rieles avanzaba el ideario de modernidad y se concretaba con el tren el espíritu de la República.⁸

Mujeres y ferrocarriles en Chile

La narrativa que presento acerca de la presencia de las mujeres en el constructo sociocultural de ferrocarriles es una reflexión que se nutre de las conversaciones cotidianas con mujeres de familias ferroviarias, esposas, madres e hijas y entrevistas grupales en investigaciones sobre patrimonio y memoria en la cultura ferroviaria. Para su interpretación utilicé la perspectiva epistemológica de la crítica feminista⁹ a través del análisis político que nos proporciona su teoría de género, porque permite abordar y comprender la relación de poder asimétrica entre hombres y mujeres instalada culturalmente.

Considero que la aplicación teórica feminista permitirá superar la descripción de las mujeres en una empresa que constituyó un cambio en la realidad de la sociedad chilena. Permitirá también interpretar y comprender la ausencia y omisión de los aportes concretos y simbólicos de las mujeres –de lo femenino– en el desarrollo y logro de este hito histórico.

Para la autora, la crítica feminista es el producto teórico del conocimiento sistemático de la reflexión acerca de la vindicación de los derechos de las mujeres a compartir la igualdad sustantiva en la condición humana; no es compartir la identidad masculina más bien es compartir lo consustancialmente humano.¹⁰ Por su parte, la organización de la conceptualización feminista permitió la construcción de la teoría política de género la cual permite identificar los nudos de opresión y el proceso de exclusión y elaborar estrategias de contrapoder

para abordar las causas de reproducción de estructuras que perpetúan la asimetría de poder entre los hombres y mujeres¹¹ a través de la sobrevaloración de lo masculino en desmedro de lo femenino, que es sistemáticamente devaluado. Estas premisas constituyen un orden social que se reproducen en todos los ámbitos sociales, a través de un universo simbólico compartido de creencias que sostienen las diferencias de valor y de prestigio.

Es la cosmovisión androcéntrica que compartimos las personas, independiente de su identidad genérica, cuyo centro se concreta en la ideología de la masculinidad hegemónica, un núcleo constitutivo de la cultura, cuya diacronía ha sido constante hasta este tiempo en el que se han cuestionado-tensionado y transgredido sus preceptos. Para comprender la normalización de la alteridad de las mujeres, es necesario tomar conciencia de que la relación intrínseca que tenemos con este mandato –en nosotras también– permea esta noción de la realidad que construimos y compartimos y que organiza los itinerarios de vida, las aspiraciones personales, las expectativas de logros y las funciones sociales que desempeñaremos.¹²

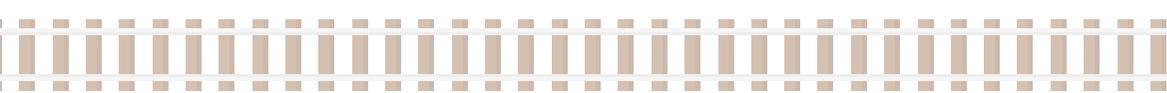
La reproducción cultural también se expresa en las dinámicas y conformación de las empresas del ferrocarril. Un espacio eminentemente de hombres constituye un prototipo de las organizaciones industriales en las que la fuerza de trabajo y de gestión se establece en la masculinidad hegemónica,¹³ dado que en esta empresa se aúnan tres aspectos considerados inherentes a lo masculino: la fuerza física como un requisito para el trabajador ferroviario; la inteligencia racional operativa de la ingeniería y la gestión de los recursos económicos y materiales.

Este escenario conlleva la omisión de mundo femenino y subordina a roles invisibilizados los aportes y la participación de las mujeres en la construcción del imaginario y de lo real en el ámbito ferroviario.¹⁴

Omisión de lo femenino en el relato institucional

Destaca en la revisión de los documentos, memorias e informes de las empresas ferroviarias públicas y privadas, la omisión de la presencia femenina en las actividades y en el funcionamiento organizacional. Su referencia se menciona fundamentalmente en menciones en los registros de contabilidad en que se deben pagar indemnizaciones por accidentes y fallecimientos de esposos y padres, trabajadores ferroviarios.¹⁵

Las mujeres aparecen como una alteridad tácita en los desempeños masculinos, alcanzando presencia pública



en los momentos de crisis y de celebraciones en funciones subordinadas al trabajo de los hombres. La figura de lo femenino se idealiza y cosifica en el estereotipo de emotivo afectivo, por ejemplo, en los nombres que las tripulaciones daban a las locomotoras en que trabajaban. Es recurrente entre las denominaciones las de “Negrita”, “Sofía Loren”, “Carmelita”, entre otras.

En el imaginario de la masculinidad, la feminidad se debate entre la pureza representada en la madre y el erotismo representado en la hipersexualización del cuerpo de la mujer, y esta significación se reproduce en el mundo ferroviario.¹⁶ En comunicaciones personales, exdirigentes ferroviarios se refieren a la Empresa de Ferrocarriles del Estado en su rol dispensador de beneficios sociales y de seguridad laboral, denominando a la institución como la madre empresa¹⁷ que congrega a la gran familia ferroviaria. Esta denominación lleva implícito el ejercicio de la protección y provisión propia de la masculinidad hegemónica, que se despliega en la estructura social de la empresa, en una institucionalidad compartida desde la cúspide empresarial hasta la base representada por los hombres trabajadores.

Madres y esposas

Tradicionalmente, para las mujeres del entorno, ser esposas de un trabajador ferroviario aseguraba un estatus social que les proporcionaba estabilidad económica. La condición de esposa de ferroviario conlleva la prerrogativa de pertenecer a la familia ferroviaria, y lo mismo sucede con hijos e hijas. El sentido de pertenencia se expresa en el compromiso con la empresa, el apoyo al trabajo del esposo, la acción colectiva de las mujeres en los trabajos domésticos. Por ejemplo, en el año 2023, en la celebración de un evento de fútbol del Deportivo Ferroviario Pelequén de 1947, las mujeres fueron las encargadas de preparar el convite, a compartir entre los equipos, posterior al juego. Ellas preparan los alimentos, los sirven y después de que los hombres han comido, ellas lo hacen en la cocinería. Hombres ferroviarios y mujeres no comparten la mesa, que ellas han dispuesto. En consonancia con el androcentrismo, las mujeres ferroviarias son las responsables del cuidado que se ejerce en el apoyo doméstico, tanto familiar como organizacional.¹⁸ La relevancia del trabajo reproductor en la familia y la empresa no solo la observamos en Chile, también es descrita en la literatura ferroviaria española. Ballesteros señala que:

Las mujeres eran el sostén cotidiano y anímico de la prole, las responsables indiscutidas e irremplazables de las tareas de crianza y cuidado. La solidaridad,

dedicación de todos estos personajes cercanos o centrales al hogar desempeñaban un papel clave en la construcción de una red a partir de la cual amortiguar las desdichas y fragilidades de la vida obrera.¹⁹

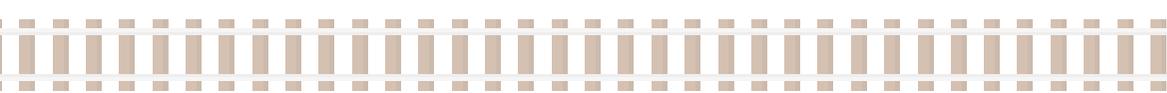
Por su parte, en la literatura argentina, D´Uva destaca que para el funcionamiento de la industria ferroviaria “no alcanzó con el trabajo de varones adultos, sino que mujeres, menores, jóvenes aprendices, esposas, hijas, hermanas y suegras de los trabajadores, insertas en relaciones asalariadas o no, realizando tareas que no siempre eran reconocidas como trabajo, contribuyeron a poner en marcha y sostener el servicio”.²⁰

En relación con el sentido de pertenencia de las mujeres a la empresa, éste se expresa al enviudar. Las mujeres montepiadas; esposas e hijas de ferroviarios, tienen un estatus regularizado que ha cruzado históricamente la realidad de las familias ferroviarias, en el entendido que la empresa de Ferrocarriles del Estado cumplió un rol fundamental de seguridad social — para sus miembros—, lo cual se condice con la permanencia de la participación femenina en las organizaciones de jubilados y montepiadas de los exferroviarios. Así, encontramos que estas organizaciones cuentan con un protagonismo femenino al tener las montepiadas el cuidado y resguardo de los beneficios que les corresponden como esposas de sus maridos fallecidos y que pertenecieron a la empresa. Además de dar continuidad al respaldo social que aportó la solidez de la empresa, estas organizaciones, formadas preferentemente por mujeres, en la actualidad mantienen actividades anexas asociadas a la huella de memoria de los ferrocarriles en Chile.

Trabajo remunerado

En la historia del ferrocarril, las mujeres también ejercieron trabajos remunerados, cuyas condiciones y características cambian, según los contextos socioculturales históricos.

En este apartado describiré algunas de las actividades que corresponden a este tipo de trabajo en diferentes niveles de complejidad.



Alimentar desde los andenes²¹

Por lo general, era un trabajo femenino en el que las mismas cocineras vendían sus productos, muchas veces acompañadas por sus hijos que subían y bajaban de los coches con presteza. Una estrategia comercial de supervivencia. Más tarde, la actividad fue especializándose y algunos vendedores más audaces subrepticamente se subían al tren en una estación y se bajaban en la próxima, para volver al origen en otro tren. Esta práctica sobrevivió hasta los años noventa. Del mismo modo, el antiguo dulcero o vendedor de golosinas confitadas y pequeños pastelitos para niños puede tener una línea histórica con el rol de las actuales palomitas o con las vendedoras de los dulces típicos chilenos.²² Un aspecto relevante que hay que destacar se encuentra en el hecho que, sin otorgar un reconocimiento e incorporación formal a las actividades de las estaciones, de manera indirecta y tácita se permitía y fomentaba la instalación de los puestos de las venteras con comida y bebidas que permitían que los pasajeros se alimentaran al paso de los trenes desde los andenes. De igual modo, había una supervisión institucional (masculina) de la instalación de los puestos y de la presentación pulcra de las mujeres, que preferentemente llegaban a la estación con los productos ya cocinados en sus casas. Esto permitía entregar un servicio a los pasajeros en los trenes de larga distancia y mantener un ordenamiento de los espacios de la estación, que para la empresa de Ferrocarriles del Estado era de vital importancia. De este modo, se aseguraba, en parte, la salubridad e higiene de los alimentos y de los espacios de atención de público. Podríamos decir que, en esta situación de no reconocimiento formalizado de esta actividad gastronómica hay un doble estándar en el hecho de permitir y supervisar la actividad en un espacio propio institucional, sin reconocerlo como un servicio de la empresa.

Apoyo técnico feminizado

A fines del siglo XIX de manera informal las esposas o hermanas de un jefe de estación ocasionalmente lo reemplazaban en funciones específicas, tales como el control de tráfico, dar la partida a los trenes en sus detenciones intermedias, el envío de mensajes a las estaciones vecinas, la recepción y despacho de cartas y encomiendas entre otros. Estas eran actividades realizadas sustitivamente y, en la interpretación teórica feminista, se comprenden como funciones delegadas de la autoridad masculina a las mujeres en una lógica mandatada desde la persona que detenta la autoridad. Así, las mujeres fueron realizando se funciones técnicas, propias de los oficios ferroviarios, que fueron interiorizando y aprendiendo de manera práctica. Era trabajo no remunerado, que se realizaba como extensión del trabajo del esposo o padre.²³

Profesional

A fines del siglo XIX, desde un punto de vista de la incorporación formal de mujeres a los quehaceres ferroviarios, encontramos el de telegrafista como el primer oficio en el que las mujeres fueron contratadas en las nóminas de la empresa de ferrocarriles. Tenían responsabilidades, horarios y recibían capacitación específica para realizar esta función. En las estaciones, tanto el correo como el telégrafo eran actividades que se llevaban a cabo en los edificios de atención de público. Se ofrecía un servicio a los pueblos y localidades como una doble conectividad, propia de las estaciones de trenes: la que iba por el riel y la que iba por los postes con los cables aéreos al costado de la vía.

Avanzado el siglo XX, en las décadas de los años veinte y treinta, la incorporación femenina a una empresa de carácter eminentemente masculina y tecnocrático se realizó siguiendo la impronta de la cultura hegemónica en la sociedad, es decir, las mujeres ingresan a la institucionalidad ferroviaria, ocupando puestos y desempeñando roles propios de la reproducción cultural, tales como, son secretarías, asistentes de los cargos directivos con mayor responsabilidad, como la teneduría de libros contables, telegrafistas con capacitación formal, bodegueras, boleteras, entre otras funciones coadyuvantes a la operación ferroviaria, preferentemente hacia adentro de la organización.

En los años sesenta y setenta, siguiendo el modelo tomado de la aviación comercial, se incorporaron mujeres arriba de los trenes, como azafatas en la atención de los pasajeros. Este aspecto de nueva cuenta reproduce un rol del trabajo doméstico ahora en el espacio público como trabajo remunerado.

En los tiempos actuales, a partir del siglo XXI, encontramos mujeres en funciones que eran propiamente masculinas en la empresa de ferrocarriles del Estado y en las empresas ferroviarias privadas. De este modo, se incorporaron mujeres, preferentemente a las áreas de relaciones públicas y comunicaciones corporativas (anteriormente, en una lógica de representación más política que técnica, las áreas de comunicaciones e imagen corporativa las desempeñaban hombres). Al mismo tiempo, de manera específica, se abrió la oportunidad para que mujeres pudieran capacitarse y formarse como maquinistas y controladoras de tráfico. Un aspecto a destacar es que en los directorios y gerencias de las instituciones ferroviarias se incorporaron ingenieras y expertas en áreas como las comunicaciones. Estos ámbitos en el mundo de las organizaciones actuales son desempeñados mayoritariamente por profesionales mujeres, por entenderse que, junto con las habilidades técnicas específicas, la imagen

institucional que se quiere proyectar está en sintonía con los estereotipos femeninos.

Hoy día, en el primer tercio del siglo XXI, hay mujeres en el directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y es una gerenta la que tiene el Ferrocarril (privado) Antofagasta Bolivia.

Procesos sociales de empoderamiento y autonomía

El relato anterior visibiliza el proceso de empoderamiento de las mujeres en el mundo ferroviario y el desarrollo de una autonomía en el ámbito laboral.

En este sentido hay que destacar que en esta línea investigativa se reproduce el proceso reivindicativo feminista de explicitar y evidenciar la presencia de las mujeres en la historia de la humanidad; una historia que omite la participación activa en la construcción social del gran relato que se sustenta en la reproducción de las micro omisiones en las instituciones, como es en el caso de la empresa de ferrocarriles. Las mujeres investigadoras, sean feministas o no, que nos hemos interesado en indagar en la realidad de las mujeres en el mundo ferroviario, hemos podido evidenciar la importancia de su aporte para el logro de los objetivos de la industria ferroviaria. Y podemos identificar claramente los efectos positivos del trabajo reproductivo –descrito en la teoría feminista en la división sexual del trabajo en la crítica a la clasificación utilizada por Karl Marx–, en este caso en la empresa ferroviaria. Otro aspecto a precisar en relación con el feminismo, tiene que ver con la autonomía vinculada a la profesionalización del trabajo de las mujeres ferroviarias. Considero que es conveniente reflexionar acerca del contexto de cambio en las premisas de género, en la defensa de los derechos de las mujeres durante tres siglos en Occidente, la cual se ha traducido en la normalización del acceso de las mujeres a los espacios de formación profesional y laboral. La asunción de los derechos sociales y laborales sustentan los cambios en los itinerarios de vida de las mujeres en los ferrocarriles, para este ensayo, en los ferrocarriles chilenos.

Líneas de conclusión

Un aspecto a considerar es que, en la investigación sociocultural del mundo ferroviario en Chile, la presencia de las mujeres también ha sido omitida. Nos encontramos en un ámbito de indagación en el que prácticamente no encontramos antecedentes que hayan sido sistematizados. Hay una comunicación oral de contenidos que están a la espera de ser conformados en un cuerpo de conocimiento de las mujeres

del mundo ferroviario. La excepción son los intentos de aportes formales que podemos encontrar incipientemente.

Las mujeres en la incorporación al mundo ferroviario han sido siguiendo el patrón tradicional de incorporación de tareas y oficios, asociados a la reproducción cultural coadyuvante de las actividades centrales del mundo ferroviario. Este perfil ha tenido una duración de más de un siglo y a fines del siglo XX comienzan a producirse los primeros cambios en lo relativo a que servicios profesionales en los ámbitos de comunicación e imagen corporativa sean asumidos preferentemente por mujeres, situación que sucede en el resto de las organizaciones modernas. Es en el siglo XXI, que paulatinamente se produce la incorporación de mujeres a los oficios tradicionalmente masculinos, como el control de tráfico y el de maquinista de locomotoras, al tiempo que se incorporan mujeres a cargos directivos y de alta gerencia en estas instituciones.

El mundo ferroviario, formado por organizaciones de carácter fordista y eminentemente masculino, la presencia femenina en roles subordinados ha sido muy difícil de remover y a lo que asistimos es a un fuerte cambio cultural que se produce necesariamente por las transformaciones de contexto que se han generado en la sociedad mayor.

La masculinidad hegemónica que ha caracterizado a la cultura ferroviaria no solo la vemos en lo que podríamos llamar su institucionalidad, la cual emana desde el ejercicio de poder gerencial, sino que también la encontramos en el ámbito sindical y en el de las organizaciones representativas del mundo obrero y profesional de la actividad ferroviaria. Estas representaciones son ejercidas tradicionalmente, incluso hasta nuestros días, por hombres, con una presencia subalterna de mujeres en cargos de secretaría y contabilidad.

No obstante, como hemos indicado, el cambio cultural en curso está permeando los diferentes niveles de la institucionalidad ferroviaria y se han producido transformaciones paulatinas que nos permiten prever que de manera parsimoniosa y no con la premura que quisiéramos se modificará la estructura sexo-género que tradicionalmente ha mantenido la cultura ferroviaria no solo de Chile sino de América Latina.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Alliende, María Piedad, *Historia del ferrocarril de Chile*. Santiago: Pehuen, 1993.

Agostini, Luisina, “El Tren de las Artes: la agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)”, *Fuegia*, vol. v, núm. 2, 2022, pp. 29-43.

Amorós, Celia, “El espacio de los iguales, espacio de las idénticas. Notas sobre poder y principio de individuación”, *Arbor*, noviembre-diciembre, 1987, pp. 113-127.

Ballesteros, E., “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, en: Sarasúa García, C. y Gálvez, L. (eds.), *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*. Alicante: Publicaciones de la Universidad, 2003, pp. 335-354.

Del Valle Teresa, “Identidad, memoria y juegos de poder”, *DEVA. Revista Cultural*, núm. 2, 1995, pp. 14-21.

_____, “Contribuciones, significatividad y perspectivas futuras de la antropología feminista”, *Kobie. Antropología Cultural*, núm. 12, 2006-2007, pp. 35-60.

D’Uva, Florencia, “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. Trashumante. *Revista Americana de Historia Social*, núm. 18, 2021, pp. 146-167.

_____, “Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX”, *Revista Estudios del ISHIR*, núm. 25, 2019, en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/161851>

González, Sergio, *Ferrocarriles y estaciones de la V Región de Valparaíso*. Santiago Editorial: Ricaaventura, 2022.

_____, *Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Atacama*. Santiago: Editorial Ricaaventura, 2021.

_____, *Estaciones ferroviarias del Gran Santiago*. Santiago: Editorial USACH, 2019.

_____, *Memorial de la Estación Central: puerta de entrada a la capital*. Santiago: Corporación Cultural Universidad de Santiago de Chile. Editorial USACH, 2018.

González, Sergio y Pablo Moraga, “Gastronomía al paso: alimentarse de los andenes”, *En Tren*, núm. 25, marzo, 2022, pp. 47-56.

González, Sergio; Enrique Rivera y Pablo Moraga Pablo, *Historia y presente del ferrocarril Valdivia-Antilhue-Osorno*. Valdivia: Ediciones Cruces – Cruces, 2018.

González, Sergio, *Individuación, estilos y proyectos de vida. Intertextualidad desde la psicología social*. Santiago: Editorial USACH, 2018.

Guerrero, Rosa, *Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del sur de Chile*, *Revista Austral de Ciencias Sociales*, núm. 33, 2017, pp. 59-76, en: <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2017.n33-04>

Heijstra, Tamar, “Finnborg Steinpórsdóttir y Thorgerdur Einarsdóttir, Academic Career Making and the Double-Edged Role of Academic Housework”, *Gender and Education*, vol. 29, núm. 6, 2016, pp. 764-780, en: <https://eric.ed.gov/?id=EJ1154503>

Laborde, Miguel, “Templo de la Libertad”, prólogo, en: S. González, *Memorial de la Estación Central: puerta de entrada a la capital*. Santiago: Corporación Cultural Universidad de Santiago de Chile. Editorial USACH, 2018.

Lagarde, Marcela, *Los cautiverios de las mujeres: madresposas, monjas, putas, presas y locas*. México: UNAM, 2005.

Méndez, Lourdes, *Antropología feminista*. Madrid: Síntesis, 2007. Moraga, Pablo, *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos*. Santiago: Editorial Ricaaventura, 2022.

Palermo, Silvana A. “La paternidad obrera: masculinidad, trabajo ferroviario y cuestión social en las revistas ilustradas de Argentina de principios del siglo XX”, *Iberoamericana*, vol. XXIII, núm. 82, 2023, pp. 165-191, en: <https://doi.org/10.18441/ibam.23.2023.82.165-191>

Pavez, Amaya, “Omisiones y presencia subordinada de las mujeres en las memorias institucionales de la empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile: 1888-1960”, *En Tren*, núm. 35, 2024 [en prensa].

Pavez, Amaya y Sergio González, “Construcción de masculinidad y cultura ferroviaria: las empresas de ferrocarriles del Estado chileno, 1857-1980”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, vol. 72, núm. 99, 2020, pp. 1-130, en: <https://www.tzintzun.umich.mx/index.php/tzn/article/view/848>

Citas

[1] Es profesora titular de la Universidad de Santiago de Chile, antropóloga y enfermera-matrona. Académica del Programa Centro de Salud Pública de la Universidad de Santiago de Chile. Tiene un Magíster en Antropología y Desarrollo de la Universidad de Chile. Doctora en Antropología de la Universidad del País Vasco y Posdoctorado en la Universidad de Santiago de Chile. Profesora titular de la Universidad de Santiago de Chile. Contacto: amaya.pavez@usach.cl. Orcid <https://orcid.org/0000-0002-4671-2092>

[2] Desde los primeros años de conmemoración del Día del Patrimonio, el ferrocarril ha sido uno de los espacios más visitados por la ciudadanía. La gestión pública para el fortalecimiento y reconocimiento de la cultura posibilitó la instauración de este día, fue un espacio político utilizado por personas y asociaciones amigas del ferrocarril que se posicionaron en la reivindicación de la memoria sociocultural de los ferrocarriles. Pasados más de veinticinco años, la sociedad civil ha restablecido un imaginario que refleja la fortaleza de esta empresa, y ha contribuido a la conciencia social de su aporte y, lo más importante, a su aprecio como un recurso para el futuro.

[3] Sergio González, *Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Atacama*; María Piedad Alliende, *Historia del ferrocarril de Chile*.

[4] Pablo Moraga, *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos*.

[5] Sergio González; Enrique Rivera y Pablo Moraga, *Historia y presente del ferrocarril Valdivia-Antilhue-Osorno*.

[6] Miguel Laborde, "Templo de la Libertad".

[7] Sergio González y Pablo Moraga, "Gastronomía al paso: alimentarse de los andenes", *En Tren*, núm. 25, marzo, 2022, pp. 47-56.

[8] Miguel Laborde, *op. cit.*

[9] Teresa Del Valle, "Contribuciones, significatividad y perspectivas futuras de la antropología feminista", *Kobie. Antropología Cultural*, núm. 12, 2006-2007, pp. 35-60.

[10] Celia Amorós, "El espacio de los iguales, espacio de las idénticas. Notas sobre poder y principio de individuación", *Arbor*, noviembre-diciembre, 1987, pp. 113-127.

[11] Para este análisis recurrimos a la teoría de género clásica, la cual aborda la asimetría desde la heterónoma del binarismo hombre-mujer, porque en él está inserto el protosignificado del orden de la cosmovisión androcéntrica.

[12] Lourdes Méndez, *Antropología feminista*.

[13] Florencia D´Uva, "Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX", *Revista Estudios del ISHIR*, núm. 25, 2019, en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/161851>; Luisina Agostini, "El Tren de las Artes: la agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)", *Fuegia*, vol. v, núm. 2, 2022, pp. 29-43.

[14] Sergio González, *Memorial de la Estación Central: puerta de entrada a la capital*.

[15] Amaya Pavez, "Omisiones y presencia subordinada de las mujeres en las memorias institucionales de la empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile: 1888-1960", *En Tren*, núm. 35, 2024 [en prensa].

[16] Marcela Lagarde, *Los cautiverios de las mujeres: madresposas, monjas, putas, presas y locas*. 2005; Amaya Pavez y Sergio González, "Construcción de masculinidad y cultura ferroviaria: las empresas de ferrocarriles del Estado chileno, 1857-1980", *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, vol. 72, núm. 99, 2020, pp. 1-130, en: <https://www.tzintzun.umich.mx/index.php/tzn/article/view/848>

[17] Rosa Guerrero, "Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del sur de Chile", *Revista Austral de Ciencias Sociales*, núm. 33, 2017, pp. 59-76, en: <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2017.n33-04>

[18] He ampliado a las organizaciones en general, la definición de trabajo doméstico académico definido por Heijstra et al. en el año 2016, como; "todas las actividades académicas importantes, pero en gran parte invisibles y subvaloradas, que guardan semejanza con el "segundo turno", cuya extensión y componentes dependen de la identidad genérica de los empleados, el rango académico, la cultura organizacional, así como así como el nivel de intervención de los académicos senior", dado que la función del trabajo reproductivo se proyecta también en las responsabilidades de las mujeres adquiridas en el acceso y permanencia al mundo laboral.

[19] E. Ballesteros, “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, en: Sarasúa García, C. y Gálvez, L. (eds.), *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*. Alicante: Publicaciones de la Universidad, 2003, p. 183.

[20] Florencia D´Uva, “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. *Trashumante*. *Revista Americana de Historia Social*, núm. 18, 2021, p. 164.

[21] Denominación tomada de Sergio González y Pablo Moraga, “Gastronomía al paso: alimentarse de los andenes”, *En Tren*, núm. 25, marzo, 2022

[22] *Idem*.

[23] Teresa Del Valle, “Identidad, memoria y juegos de poder”, *DEVA. Revista Cultural*, núm. 2, 1995, pp. 14-21.

“¿QUÉ HARÍAMOS CON LOS CABELLOS LARGOS?”: UNA RUPTURA DEL DISCURSO PATRIARCAL EN LA REVISTA FERRONALES

“WHAT WOULD WE DO WITH LONG HAIR?”: A BREAK FROM PATRIARCHAL DISCOURSE IN FERRONALES MAGAZINE

Karen Elizabeth Flores Bonilla¹

Resumen

Durante la primera mitad del siglo XX la empresa de transporte de carga y pasajeros más importante del país fue Ferrocarriles Nacionales de México. De junio de 1930 a septiembre de 1990 esta compañía imprimió mensualmente la revista Ferronales, publicación cuyo contenido se dirigió a la familia ferrocarrilera. Sin embargo, es en el contexto en que ocurren encuentros feministas significativos que la publicación permitió la apertura de la sección “El feminismo ferrocarrilero”, en el que las mujeres pudieron fijar una postura sobre el papel que desempeñaban en la sociedad. Una de las primeras fue Leonor Llach, por lo que, ante su importancia, se ha elegido el artículo de su autoría, titulado “¿Qué haríamos con los cabellos largos?” (marzo, 1935) para analizar cómo, a partir de desnaturalizar el cabello largo como un referente obligado de feminidad, se rompe con el discurso patriarcal que la revista había mantenido desde sus inicios. Primeramente, se ofrecerá un panorama general de los textos precedentes al de Llach para puntualizar el aporte que representa este escrito al movimiento feminista. Enseguida, se examinarán, a partir de las reflexiones de tres teóricas feministas (Hélène Cixous, Elaine Showalter y Judith Butler), los recursos de los que se sirve la autora para llevar a cabo la deconstrucción de dicho discurso.

Palabras clave: feminismo, ferrocarriles, discurso patriarcal, feminidad, deconstrucción.

Abstract

During the first half of the 20th century, the most important freight and passenger transport company in Mexico was Ferrocarriles Nacionales de México. From June 1930 to September 1990, the company published the monthly magazine Ferronales, whose content was aimed at the railway family. However, it was during a period marked by significant feminist movements that the magazine opened the section “El feminismo ferrocarrilero” (“Railway Feminism”), where women could express their views on their role in society. One of the first contributors was Leonor Llach. Given the importance of her work, this article analyzes her piece titled “¿Qué haríamos con los cabellos largos?” (March, 1935), examining how, by questioning long hair as a mandatory symbol of femininity, she breaks with the patriarchal discourse that the magazine had upheld since its inception. First, a general overview of preceding texts is presented to highlight Llach’s contribution to the feminist movement. Then, drawing on the reflections of three feminist theorists—Hélène Cixous, Elaine Showalter, and Judith Butler—the article explores the strategies used by Llach to deconstruct this domi

Keywords: Feminism, Railways, Patriarchal discourse, Femininity Deconstructionnant discourse.

Durante la primera mitad del siglo XX, la empresa de transporte de carga y pasajeros más importante del país fue Ferrocarriles Nacionales de México (XX). En la actualidad, el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) resguarda un vasto acervo documental que incluye la colección de la revista Ferronales, la cual, en tanto propiedad de FNM, se imprimió de forma mensual desde junio de 1930 hasta septiembre de 1990. Al ser una publicación de empresa, su contenido se dirigió a la familia ferrocarrilera, y brindó atención particular a cada sector, en cada una de sus secciones. Así, hubo algunas destinadas sólo a los hombres del gremio, que abarcan temas como las reglas para la operación y manejo de los trenes, la infraestructura ferroviaria, etcétera; mientras que un porcentaje menor de las secciones se orientó hacia las mujeres, con artículos encaminados al cuidado de los niños, del hogar, de la imagen personal (i.e., belleza, moda, etc.) y a proporcionar recetas de cocina.

Sin embargo, a partir de la gran influencia que alcanzaron los primeros encuentros feministas en México, celebrados de 1920 a 1935,² la revista Ferronales permitió, por primera vez a las mujeres del gremio, fijar entre las páginas no sólo una postura disidente con respecto al papel que desempeñaban dentro de la compañía ferroviaria, sino también dentro de la sociedad. Una de las pioneras en aprovechar dicho espacio fue Leonor Llach,³ quien con el paso de los años se convertiría en una de las más entusiastas defensoras de los derechos de las mujeres ferrocarrileras dentro del propio impreso. La importancia

de esta autora obliga a analizar el artículo “¿Qué haríamos con los cabellos largos?”, el cual se publicó en marzo de 1935, con miras a evidenciar cómo, mediante la desnaturalización del cabello largo, como un referente obligado de feminidad, Llach rompe con el discurso patriarcal que se había mantenido en la publicación desde sus inicios. En el texto, la autora aboga por deconstruir este signo impuesto por el poder ideológico de la Iglesia y el Estado, al tiempo que busca que la mujer sea capaz de decidir en torno a su cuerpo.



Leonor Llach.
Fuente: Revista
Ferronales,
México, mayo
de 1934.

Si bien, como se ha indicado anteriormente, los diferentes números de esta revista están colmados de textos técnicos relacionados con el funcionamiento del ferrocarril, también incluyen otros de autoría masculina que exaltan a la mujer bella, sumisa y dedicada al cuidado de los hijos y del hogar. Por ejemplo, en un texto literario dedicado a las mujeres ferrocarrileras, publicado en la edición de octubre de 1932, el trabajador Manolo Sodi Villarreal se limita a alabar, con frases como: “el don de la naturaleza” que representa “el cuerpo venusto de la mujer y su boquita fresca y sonrosada”, en vez de reconocer el desempeño de sus compañeras dentro de la compañía.

Los textos que aparecen en la revista, que hacen referencia a las mujeres, enfatizan la importancia de la ‘feminidad’, al señalar, por ejemplo: “sigues siendo encantadora, [...] ese misterio y todo el tesoro de mujer que encarnas, sigues siendo el anhelo y la ambición de los hombres que te rodean”.⁴ Además, se elogia que la mujer cumpla con el papel de esposa entregada a la crianza de los niños y atenta a las necesidades del hogar, incluso si requiere sacrificarse por ello: “y deja el hogar sin desatenderse de él en lo absoluto, puesto que parte del tiempo de que dispone para el descanso, a él lo consagra con esa abnegación, con ese cariño y esa amabilidad que son sello de característica muy obligada en ella”.⁵

Además, hay en la revista un gran número de textos enfocados al cuidado del hogar (i.e., la desaparición de manchas de origen dudoso, la composición de dedales, entre otros), una fracción considerable de los escritos dirigidos a las mujeres se centran en su imagen personal y suministran indicaciones para, por ejemplo, limpiar el sarro de la dentadura, tonificar el cabello, entre otros temas de ese tipo, tal como se evidencia en el apartado titulado “Recetas de belleza”, incluido en la edición de octubre de 1933. Aunado a lo anterior, también es posible identificar una representación distinta del cuerpo femenino, según el papel que la mujer desempeñaba en la empresa ferroviaria. Así, la mayor parte de las imágenes y fotografías en que aparecen mujeres muestran a jóvenes dedicadas al hogar y que, por tanto, sólo cumplen con el rol de “esposas” de los trabajadores, principalmente de aquellos que pertenecían a los escalafones más altos de la compañía; pues la mujer de un obrero o de otro tipo de empleado de rango más bajo, como el peón de vía difícilmente figura dentro de esta publicación.



Ilustración de moda para la mujer en la sección "Para el hogar ferrocarrilero".
Fuente: Revista Ferronales, junio de 1933, p. 31.

En realidad, la mayoría de los artículos sobre tendencias de moda estuvieron dirigidos a las jóvenes con elevado poder adquisitivo, representadas como refinadas, maquilladas y de compleción estilizada. Por ejemplo, el apartado "Para el hogar ferrocarrilero", publicado en la edición de junio de 1933, incluye ilustraciones de mujeres con ropa elegante (i.e., abrigos y boinas) y afirmaciones sobre la importancia de la apariencia femenina: "Observemos aquellas que llaman la atención por su constante [y] acertada

manera de arreglarse. Indudablemente que entre ellas habrá algunas que pueden [gastar] en ropa más de lo habitual y deben a ello su elegancia".⁶ Aunque son más habituales los textos e imágenes que reiteran las cualidades que supuestamente toda mujer debe poseer para lucir bien, también se pueden identificar otras representaciones de mujeres que, de hecho, sí fungían como trabajadoras de la compañía. Dichas ilustraciones son por completo diferentes a las ya referidas. Por ejemplo, en el número correspondiente al mes de diciembre de 1933, se incluye un dibujo que retrata a la señora Carmen del Río, encargada del reloj marcador de tiempo del taller de Aguascalientes y en él se le representa con las piernas velludas, el cabello corto y un semblante serio; es decir, con un aspecto bastante alejado del ideal de "feminidad" que proyectan otras imágenes de mujeres que no forman parte de la fuerza laboral de la empresa.



Dibujo de la señora Carmen del Río. Fuente: Revista Ferronales, diciembre de 1933.

Señora Carmen del Río, encargada del reloj marcador de tiempo en los Talleres de Aguascalientes, Ags.

Ahora, si bien desde el inicio se publicaban en la revista textos escritos por mujeres, éstos sólo se permitían si se amoldaban a la ideología patriarcal dominante y presentaban a mujeres que se acoplaran a los cánones de lo que era considerado entonces como una buena hija o esposa. Por ejemplo, las autoras de relatos debían privilegiar el castigo a sus personajes femeninos en caso de que no adoptaran los patrones de conducta que se asumían propios de su sexo; tal como sucede en el cuento "Mala entraña" de María Azoños,⁷ publicado en octubre de 1933, en el que se narra la historia de María Ana, una joven inteligente (la maestra del pueblo) que decide escaparse con el conde de Barma y separarse de su novio Pablo, un carpintero al que no ama, pero al que su padre aprueba, "asegurándole que hasta después de casada sería comprendida [por él]".⁸ Dada la naturaleza "instruida y culta" de María Ana, que la distingue del resto de mujeres "buenas" (devotas a la Iglesia, como la madre de Pablo), la joven termina enamorada del conde, que es un hombre "educado" quien, por medio de engaños, logra convencerla de fugarse con él, le contrata profesores de belleza para que la instruyan en el "escabroso arte del maquillaje", para después abandonarla a su suerte.

En el texto, la culpa recae únicamente en María Ana, y se justifica tanto el menosprecio del pueblo entero hacia la mujer "deshonrada", así como el deseo de venganza de su viejo amor. Durante el trayecto que emprende María Ana para regresar a su padre enfermo, la joven debe soportar las continuas insinuaciones del cochero, pero también hacer frente a un Pablo borracho que la hace responsable de todas sus desgracias; entre ellas, la muerte de su madre y la pérdida de su trabajo. Furioso y sin escuchar sus súplicas, el hombre intenta violarla y termina matándola clavándole un formón⁹ en el pecho, mientras a gritos procura excusar su actuar:



María Azoños.
Fuente: Revista Ferronales, octubre de 1933.

María Ana, vas a oírme para que no digas que te mato porque no más quiero; entiende lo que de mi vida y de otras hiciste, mala entraña... mala hembra... ¡Por unos viles hilachos de seda y por otras tantas tonterías, las mujeres destruyen la vida nuestra! ¡Redesgraciadas hembras!¹⁰

Ilustración del cuento "Mala entraña" de María Azoños.
Fuente: Revista Ferronales, octubre de 1933.



Ahora bien, es justamente en el contexto en que se publicaban este tipo de escritos, leídos por un gremio ferrocarrilero mayoritariamente masculino, que el artículo de Llach constituye una ruptura con respecto al discurso tradicional.

Primera página del cuento "Mala entraña" de María Azoños.
Fuente: Revista Ferronales, octubre de 1933, p.24.



Como ya se indicó, a partir de los encuentros feministas celebrados de 1920 a 1935, la revista *Ferronales* permitió la introducción de voces femeninas disidentes con la apertura de la sección “El feminismo ferrocarrilero”, que apareció desde febrero de 1932 y hasta diciembre de 1937. Los encuentros feministas no sólo facilitaron que se brindara en la revista *Ferronales* un espacio a las mujeres en el que podían dar a conocer sus vidas, ya que se hizo costumbre anexar la biografía, junto con un pequeño retrato de cada trabajadora, sino que también fue posible que las mujeres se expresaran de manera casi autónoma. Por primera vez eran más libres para abordar temas de interés propio y realizar críticas a la sociedad y a la misma empresa, desde una perspectiva feminista. En este sentido es que el artículo de Llach, “¿Qué haríamos con los cabellos largos?”,¹¹ deconstruye el discurso patriarcal de la publicación, al cuestionar la ideología androcéntrica imperante, al tiempo que rompe con la fuerza performativa que dicho discurso conlleva y que repercute tanto en el individuo, como en la sociedad de la que el texto forma parte.



Fotografías de mujeres trabajadoras del ferrocarril incluidas en la sección de “El feminismo ferrocarrilero”.¹²

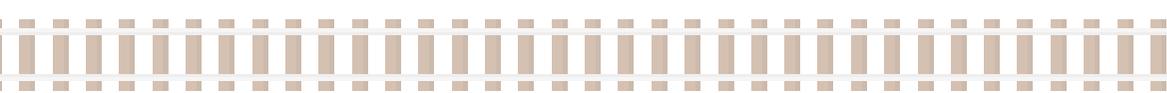
Cabe destacar que la elección del tema no es casualidad. Como se ha indicado previamente, la preocupación por el cuidado de la imagen femenina es una constante en los diferentes números de esta revista desde sus inicios, con extensos apartados dedicados sólo al tratamiento del cabello. Por ejemplo, el texto titulado “La pobreza del cabello”, publicado en la edición de junio de 1932,¹³ abre resaltando la importancia vital de ese atributo femenino: “Entre los problemas de belleza que

frecuentemente se presentan, y entre aquellos más temibles, es, sin duda, el empobrecimiento de la cabellera. Una mujer más o menos agraciada, nunca puede ser bonita si le falta cabello”. Por tanto, dada la fuerte crítica que a lo largo de su artículo Llach realiza sobre los supuestos de que la mujer debe usar siempre el cabello largo y que el no hacerlo le resta parte de su feminidad, es posible considerar el escrito como un texto feminista, a raíz de su marcado carácter subversivo.

Cabe destacar que un texto sólo puede ser identificado como feminista si, como sucede con el artículo de Llach, rompe con todos los preceptos de género establecidos en el mundo simbólico a partir de acuerdos sociales tácitos.¹⁴ En su escrito, Llach culpa a la sociedad, a la Iglesia y finalmente a la moda, de imponer “desde hace tiempo, al cabello [de la mujer], un largo coqueto y molestísimo”¹⁵ que, en esta toma de conciencia feminista no resume para su autora otra cosa que “la indecisión, la desorientación de esta época en que vivimos, cansada de todos los temas pasados, ciega para vislumbrar las rutas del futuro.”¹⁶ Según Llach, aunque en otros periodos de la historia el cabello largo ha sido valorado como símbolo inequívoco de “feminidad”, para las mujeres “modernas”, involucradas tanto en el hogar como en el trabajo laboral, el cabello largo ha terminado por perder su trascendencia; indicativo de que es momento de interesarse por otras cualidades femeninas: “el cabello largo tal vez vuelva a estar de moda, pero no volverá a ser importante más que para quien tenga tiempo de peinarse”.¹⁷

Por tanto, dado que toda crítica feminista debe cuestionar la pertinencia de las estructuras conceptuales aceptadas,¹⁸ Llach no se limita a emitir un juicio contundente sobre el sistema simbólico que fomenta los tipos de texto e ilustraciones referidos en párrafos previos, sino que también aboga por un cambio en la percepción de la mujer. De esta manera, defiende el corte de cabello, como una forma de “rompimiento con lo superfluo”; es decir, con el interés exacerbado sobre la imagen femenina. La autora incluso llega a afirmar que las mujeres se han alejado ya por completo del antiguo romanticismo que incitaba a sus congéneres a cortarse el cabello ante la tumba del ser amado, a fin de “ofrendarle así, su más bello adorno”. Llach enfatiza que es tiempo de reconocer que sólo la mujer tiene el derecho a decidir sobre su cuerpo y afirma que sólo ella es capaz de elegir libremente el largo de su cabello, sea cual sea el contexto histórico y el momento de su vida en que se encuentre, pues ninguna “puede hacerse responsable de lo que pensaremos las mujeres dentro de algunos años”.¹⁹

Así, la importancia del cabello largo radica en el hecho de que se convirtió y se mantuvo a lo largo de los siglos como un signo que indudablemente formaba parte de la identidad femenina.



Sin embargo, se trataba de una identidad impuesta a partir de la naturalización de ciertas normas sociales, constituidas como tales mediante la repetición de actos reforzados, principalmente, por la Iglesia y el Estado, los máximos representantes del poder ideológico.²⁰ Por tanto, en su texto Llach señala algunos momentos históricos clave que le permiten indicar tanto la manera “aceptada” en la que las mujeres debían peinarse –ya fuera suelto o recogido, de acuerdo con la edad y el estado civil–, como enfatizar la influencia que estas instituciones ejercieron en el establecimiento de ese sistema. Por ejemplo, la autora alude al conjunto de leyes impuestas por san Clemente de Alejandría, un teólogo y filósofo cristiano que defendió el uso exclusivo del peinado sencillo para la mujer cristiana. Menciona las sugerencias dichas sobre el empleo femenino del cabello largo de san Pablo, e incluso retoma “las leyes del medievo español, [que] se ocupaban del cabello de las mujeres como de la propiedad [...] y el Fuero de Plascencia castigaba al que tocara una cabellera de mujer casi como si intentara ultrajarla”.²¹

Al tomar la palabra para criticar las imposiciones de género, Llach desnaturaliza esta idea de feminidad y concluye su artículo con la declaración de que se ha acabado “definitivamente la cabellera gloriosa” que ha identificado a diferentes mujeres a lo largo de la historia, como es el caso de lady Godiva, una dama anglosajona del siglo XI, quien, a pesar de sus constantes luchas por lograr que su marido disminuyera los impuestos que exigía a sus vasallos, sólo es recordada por sus supuestos paseos a caballo, que realizaba completamente desnuda, usando su hermoso cabello largo como única cortina;²² o el de otras mujeres, como la virgen María, María Magdalena, la Malinche y la Gioconda. Para Llach es tiempo de que cada mujer se libere de “los débiles y quebradizos hilos con los que se han ido atando esclavitudes”, de aquella larga cabellera “por la que Adán debió arrastrar a Eva en los momentos definitivos de las primeras reyertas conyugales de la Humanidad”.²³ Y enfatiza más su postura al retomar, en la Respuesta a sor Filotea de la Cruz (1700), el ejemplo de sor Juana, quien cuando no aprendía lo que se había propuesto en un determinado lapso de tiempo, se cortaba el cabello como castigo, pues pensaba que no había “razón [para] que estuviese vestida de cabellos, [una] cabeza que estaba tan desnuda de noticias, que era más apetecible adorno”.²⁴ Llach sostiene que “le interesaba más ser inteligente que hermosa, [...] el primer ejemplo feminista de valor, de oposición al criterio común, de preferencia por los méritos intelectuales”.²⁵

En resumen, a partir de la apertura ideológica que conllevó la celebración de los distintos encuentros feministas en México, el sector ferrocarrilero y, en específico, el grupo editorial de la revista Ferronales, permitió la conformación de un espacio en

el que las mujeres pudieran fijar una postura disidente con respecto a su papel dentro de la compañía y de la sociedad. En el artículo analizado Llach se apropia de la palabra no sólo para deconstruir un referente de feminidad impuesto a su género (el uso del cabello largo), sino que también defiende que la mujer tiene el derecho de elegir sobre su cuerpo, sin ningún tipo de presión externa, como la ejercida desde hace siglos por las instituciones en el poder, como son la Iglesia y el Estado. La importancia del artículo de Llach radica en que demuestra cómo, a raíz de esta nueva toma de conciencia feminista, es necesario que los signos impuestos por la tradición sean desarticulados, que se deje atrás todas las convenciones sociales y patrones de conducta cuyo carácter sea obligatorio, para que, de esta forma, cada individuo sea reconocido por lo que es y no por lo que dicta su género.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Alatorre, Antonio, Obras completas de Sor Juana a través de los siglos. México: Fondo de Cultura Económica, 2012.

Azoños, María, “Mala entraña”, Revista Ferronales, t. IV, núm. 10, octubre de 1933, p. 24-26.

Butler, Judith, Deshacer el género. Madrid: Paidós, 2004.

Cixous, Hélène, La risa de la medusa. Ensayos sobre la escritura. Barcelona: Anthropos, 1995.

Llach, Leonor, “¿Qué haríamos con los cabellos largos?”, Revista Ferronales, t. IV, núm. 3, marzo de 1935,

Nava, F., “La mujer en el ferrocarril”, Revista Ferronales, t. V, núm. 11, noviembre, 1934.

Redacción, “La pobreza del cabello”, Revista Ferronales, t. IV, núm. 6, junio 1932, p. 38.

Redacción, “Para el hogar ferrocarrilero”, Revista Ferronales, t. IV, núm.6, junio, 1933, p. 31.

Redacción, “Recetas de belleza”, Revista Ferronales, t. IV, núm. 10, octubre, 1933, p. 38.

Redacción, “Señora Carmen del Río”, Revista Ferronales, t. IV, núm. 12, diciembre, 1933, p. 44.

Showalter, E., “La crítica feminista en el desierto”, en: M. Fe (coord.), Otramente: lectura y escritura feministas. México: Fondo de Cultura Económica, 1999, pp. 75-111.

Sodi Villarreal, M., “Mirando al pasado y al futuro a través de mis cristales del presente”, en Revista Ferronales, t. III, núm. 10, octubre, 1932, p. 38.

Tuñón Pablos, E., “Tres momentos clave del movimiento sufragista en México (1917-1953)”, en: La Revolución de las mujeres en México. México: Dirección de Estudios Históricos, Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), 2014, pp. 81-98.

Citas

[1] Licenciada en Lingüística y literatura hispánica por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla y actualmente estudia la maestría en Ciencias del Lenguaje en el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vález Pliego” de la misma universidad. Ha participado como ponente en congresos nacionales e internacionales y publicado, artículos de investigación en revistas académicas como el Anuario de Letras Modernas de la UNAM y Prolegómenos de la Universidad Nacional de Colombia. Contacto: floresbonillak@yahoo.com.mx

[2] Tales como el Primer Congreso Feminista de la Liga Panamericana de Mujeres (1923), el Congreso de la Liga de Mujeres Ibéricas e Hispanoamericanas (1925), tres Congresos Nacionales de Mujeres Obreras y Campesinas (en 1931, 1933 y 1934) y el Congreso sobre la prostitución (1934). Véase E. Tuñón Pablos, “Tres momentos clave del movimiento sufragista en México (1917-1953)”, en: *La Revolución de las mujeres en México*, pp.81-98.

[3] Feminista española que obtuvo la nacionalidad mexicana tras radicar en el país desde 1918; estudió leyes en la Universidad Nacional de México.

[4] *Revista Ferronales*, t. II, núm. 10, octubre de 1932, p. 38.

[5] *Revista Ferronales*, t. V, núm. 11, noviembre 1934, p. 16.

[6] *Revista Ferronales*, t. III, junio de 1933, p. 31.

[7] Hija de un antiguo trabajador ferrocarrilero, Francisco Azoños, y originaria de Querétaro, María también es autora de la novela inédita titulada “Hembra para dos machos”, publicada por Ferrocarriles Nacionales de México en 1933 y calurosamente elogiada por el literato Federico Gamboa. Para más información ver *Revista Ferronales*, t. IV, núm. 7, julio de 1933, p. 25.

[8] *Revista Ferronales*, t. III, núm. 10, octubre de 1933, p. 25.

[9] Herramienta de carpintería empleada para hacer cortes.

[10] *Revista Ferronales*, t. III, núm. 10, octubre de 1933, p. 26.

[11] *Revista Ferronales*, t. IV, núm. 3, marzo de 1935, p. 35.

[12] *Revista Ferronales*, t. . II, núm. 2, febrero de 1932, p.29.

[13] *Revista Ferronales*, t. II, núm. 6, junio de 1932, p. 38.

[14] Héléne Cixous, La risa de la medusa. *Ensayos sobre la escritura*.

[15] *Revista Ferronales*, t. IV, núm. 3, marzo de 1935, p. 35

[16] *Idem*.

[17] *Idem*.

[18] E. Showalter, "La crítica feminista en el desierto", en: M. Fe (coord.), *Otramente: lectura y escritura feministas*, pp.75-111.

[19] *Revista Ferronales*, t. . IV, núm. 3, marzo de 1935, p. 35.

[20] Judith Butler, *Deshacer el género*.

[21] *Revista Ferronales*, t. . IV, núm. 3, marzo de 1935, p. 35.

[22] Por ejemplo, estos supuestos paseos de lady Godiva han sido retratados de diferentes maneras. En 1897, John Collier pintó un óleo titulado "Lady Godiva", que actualmente se encuentra en el Hebert Art Gallery and Museum de Coventry, en Reino Unido. Otro ejemplo es la escultura elaborada por sir William Reid Dick en 1949, emplazada también en la ciudad de Coventry, que representa a lady Godiva completamente desnuda y con el largo cabello al viento.

[23] *Revista Ferronales*, t. IV, núm. 3, marzo de 1935, p. 35.

[24] *Ibid.*, p. 6.

[25] *Ibid.*, p. 35.

Página siguiente

Locomotora
1150, Museo
Nacional de los
Ferrocarillos
Mexicanos.



MUJERES EN ENTORNOS FERROVIARIOS: PRESENTACIÓN DEL PROYECTO Y PRIMEROS RESULTADOS

WOMEN IN RAILWAY ENVIRONMENTS: PROJECT PRESENTATION AND PRELIMINARY RESULTS

Isabel Bonilla¹

–Pues lo que vi hasta ahora: descripción innecesaria de la trayectoria de las participantes, demasiada palabrería, además de la posición ultrafeminista... Lo siento, pero no percibo logros. Saludos

–Respiro profundo antes de contestar, pero, como dice Atahualpa Yupanqui, “que no se quede callado quien quiera vivir feliz”. No, no se trata de una ruptura, se trata de sumar y permitir que hoy las mujeres se puedan pronunciar, de ir en paridad caminando con ustedes, de que puedan hablar de lo que antes no era posible. Presta atención a lo que se ha hecho. Vamos caminando despacio, pero vamos caminando. En fin, que lamentable tu comentario.

–Trataré de ser breve...

¿Respiras profundo antes, por el enojo y/o la ira que te invade o para evitar demostrarlo? Si se tiene que citar a alguien más en una respuesta, ¿es porque se carece de argumentos? ¿De qué ruptura hablas? ¿Qué les impide a las mujeres pronunciarse? ¿Por qué antes no era posible hablarlo? Concretamente, ¿qué se ha hecho? Y qué triste que lamentos que alguien pueda opinar algo de RIMFE... si no aceptan comentarios, no lo hagan público.

Conversación entre el maquinista Miguel Ángel e Isabel Bonilla, el día 15 de agosto de 2024, a propósito de la presentación de la Firma de creación de la Red Interdisciplinaria de Mujeres del Ferrocarril

Resumen

Este texto presenta el proyecto Mujeres en entornos ferroviarios: Miradas multidisciplinares, una iniciativa del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero que, a través de la creación de la Red Interdisciplinaria de Mujeres del Ferrocarril (RIMFE), busca visibilizar las trayectorias, aportes y desafíos de las mujeres en el ámbito ferroviario. El proyecto ha permitido el desarrollo de líneas de investigación con perspectiva de género, la documentación de testimonios orales y la articulación de actividades de divulgación y reflexión. Entre sus primeros resultados destacan la integración de investigadoras de diversas disciplinas, la recopilación de entrevistas y la realización de talleres y conversatorios con mujeres activas y jubiladas del sector ferroviario.

Palabras clave: género, ferrocarriles, memoria, patrimonio, mujeres.

Abstract

This text presents the project Women in Railway Environments: Multidisciplinary Perspectives, an initiative by the National Center for the Preservation of Railway Cultural Heritage, which—through the creation of the Interdisciplinary Network of Women in Railways (RIMFE)—aims to highlight the roles, contributions, and challenges of women in the railway sector. The project has enabled the development of gender-based research lines, the documentation of oral testimonies, and the implementation of outreach and discussion activities. Its early results include the integration of researchers from diverse disciplines, the collection of interviews, and the organization of workshops and conversations with active and retired women in the railway industry.

Keywords: railways, gender, railways, memory, heritage, women.

Justificación

La construcción de los ferrocarriles en México arrancó en la segunda mitad del siglo XIX, aunque tuvo su máxima explosión a partir de 1880 cuando el Estado mexicano otorgó concesiones a las empresas estadounidenses. Más tarde, en 1908, el gobierno encabezado por el general Porfirio Díaz creó la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) a partir de la adquisición del 51 % de las acciones de las compañías ferroviarias que habían construido el mayor kilometraje de vías en territorio nacional.

Desde ese año y hasta 1988, FNM llevó a cabo un proceso de integración de las compañías ferroviarias que se establecieron en el país y que aún operaban de forma independiente. Fue así como se constituyó la paraestatal, que al paso de los años, en un espacio de reproducción de la cultura ferroviaria, eminentemente masculina, excluyente y cerrada, en la que el género femenino aparece de manera intermitente y fue omitido en casi todas las funciones operativas, tal como se puede constatar en el organigrama de la administración de la empresa. Sin embargo, existen evidencias que nos permiten conocer de qué manera se integró el género femenino al trabajo ferroviario. Hasta el momento, se han documentado las labores de mujeres en oficinas y en otros espacios, como hospitales y en la promoción social. Más tarde, ya para la década de los años treinta, algunas se desempeñaron como tomadoras de tiempo, telegrafistas y, para finales de 1960, algunas –muy pocas– se colocaron en puestos superiores, como despachadoras, luego de subir en el escalafón. Incluso algunas permanecieron en esos puestos hasta el cierre de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México, en 1999. Aunque todavía nos falta por conocer cuál fue la problemática que enfrentaron al incorporarse a los puestos operativos del sistema.

Como parte de los compromisos adquiridos por el Estado mexicano respecto a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en abril de 2016 se creó la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo, la cual, como parte de su quinto objetivo, establece la igualdad de género. En la actualidad, el gobierno federal, atendiendo a sus responsabilidades en esa materia, estableció una política de paridad en la administración pública, así como en el sector privado. Por ejemplo, obligó a las empresas concesionarias del servicio ferroviario a capacitar y contratar los servicios de mujeres en áreas operativas y en espacios que eran exclusivos para el género masculino, tal como sucede en los talleres y empresas fabricantes del equipo de arrastre. De esta manera se tiene registro de que en Guadalajara hay alrededor de veinte mujeres que se desempeñan como despachadoras; en Matías



Personal de la oficina de construcción de la estación central de pasajeros de Buenavista, Ciudad de México, 1959. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Romero está la única mujer maquinista de patio identificada hasta el momento. Sin olvidar a la operadora premium en San Luis Potosí o a las soldadoras, la pintora e ingenieras que laboran en Apizaco en la industria Greenbrier. Y la cifra va en crecimiento. En ese sentido, el entorno ferroviario se convierte en una veta para emprender estudios desde la perspectiva de género.

Por otro lado, deben destacarse los aportes del género femenino a la investigación y a la promoción ferroviaria. Desde los años ochenta, el tema ocupó la atención de diversas investigadoras, entre ellas: Sandra Kuntz, Ingrid Ebergengyi, Emma Yanes, Luz Carregha, Andrea Spears, Bárbara Driscoll, Gloria Tirado y Teresa Márquez, quienes no sólo incursionaron en el estudio de las empresas ferroviarias y de sus trabajadores, sino que se convirtieron en férreas defensoras del patrimonio documental de la empresa, tal como lo hizo la maestra Ebergengyi, con el rescate de las nóminas de FNM que hoy se resguardan en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, o el trabajo que realiza la maestra Márquez desde hace más de dos décadas en relación con su protección y su puesta en valor.

Respecto a los trabajos con perspectiva de género, se debe anotar que, en fechas recientes se desarrollaron dos investigaciones sustentadas en documentos resguardados

en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) y en entrevistas hechas a mujeres del sector. Una de las investigaciones estuvo a cargo de la doctora Kate Reed, de la Universidad de Chicago, y la otra la realizó la doctora Luisina Agostini, de Argentina. Pero más allá de los trabajos de investigación que pueden derivar del análisis de las fuentes documentales respecto al trabajo de las mujeres en el entorno ferroviario, también se cuenta con información de su participación destacada en la promoción, difusión, preservación y gestión de su patrimonio.



*Kate Reed (derecha) durante su estancia de investigación en el CEDIF.
Fuente: CNPPCF/MNFM/2023.*

Considerando todo lo hasta aquí anotado, en agosto de 2023, el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), por conducto del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) y del CEDIF, propuso el desarrollo del proyecto titulado “Las mujeres en entornos ferroviarios. Miradas multidisciplinarias”, el cual se ocupa del análisis de la problemática de desigualdad que han enfrentado las mujeres en el sector ferroviario a lo largo de la historia. Su objetivo principal es visibilizar y valorar el

papel que han desempeñado y desempeñan las mujeres en el ámbito ferroviario y su patrimonio. Se busca no solo rescatar la memoria histórica, sino también fortalecer la colaboración e investigaciones en esa materia; fomentar estudios basados en documentos de archivo, gráficos e impresos resguardados en el CEDIF, que permitan generar nuevas interpretaciones y contribuyan al conocimiento en esta área.

A partir de noviembre de 2024, el CNPPCF diseñó un programa que ha facilitado la colaboración entre investigadoras de diversas disciplinas que analizan el papel de las mujeres en el ferrocarril y temas relacionados con el patrimonio ferroviario, las infraestructuras, el desarrollo urbano, la inmigración, entre otros. Además, se ha reunido a mujeres que trabajan en el sector ferroviario y que abogan por el reconocimiento de su labor, así como a gestoras, conservadoras, editoras, fotógrafas y otras profesionales comprometidas con nuestra Institución.

Alcance del proyecto

La presencia de africanos de raza negra en lo que actualmente tendrá un alcance internacional, ya que se considera la participación de instituciones de América Latina, y se sustentará en tres ejes de acción.

1. Investigación

- Desarrollo de una línea de investigación en la que los ferrocarriles sean vistos desde una perspectiva de inclusión y de género.
- Elaboración de un dossier para la revista Mirada Ferroviaria en el que se visualice a los ferrocarriles desde una perspectiva de género y de inclusión.
- Una publicación cuyo soporte sean entrevistas, charlas y conferencias, que puedan ser la base para una exposición.

2. Fortalecimiento de archivo

- Levantamiento de entrevistas con mujeres en activo y jubiladas de las distintas empresas e instituciones del sector público vinculadas a los ferrocarriles.
- Convocatoria para la recopilación de relatos, crónicas, cuentos, anécdotas y fotos de mujeres en entornos ferroviarios, titulada “Con la pluma en la mano y la mirada en la lente”.

3. Divulgación

- Conversatorios con mujeres en activo y jubiladas de las distintas empresas e instituciones del sector público vinculadas a los ferrocarriles.
- Talleres de sensibilización, con perspectiva de género, inclusión y ferrocarriles.
- Ciclo de conferencias en el que se incluyan las experiencias de mujeres dentro de la investigación en los entornos ferroviarios.
- Charlas de café. Se platicará con mujeres que han contribuido y trabajan en el rescate, conservación, preservación, difusión y gestión del patrimonio ferroviario.
- Participación en foros y mesas de discusión.

Objetivo general

Impulsar estudios de género en entornos ferroviarios, así como de los ferrocarriles y su patrimonio a partir del análisis de los documentos de archivo, gráficos, impresos y de audio que se resguardan en el CEDIF.

Objetivos específicos

- Formular y poner en marcha una Red Interdisciplinaria de Mujeres del Ferrocarril (RIMFE), en colaboración con investigadoras de diversas instituciones académicas de México y América Latina, la cual permita fortalecer y visibilizar el papel de las mujeres en los entornos ferroviarios.
- Fortalecer el Archivo de la Palabra a partir del levantamiento de entrevistas a mujeres en activo y jubiladas de las distintas empresas e instituciones del sector público vinculadas a los ferrocarriles, con el propósito de conocer y reconocer el trabajo que realizan actualmente las mujeres en el sector ferroviario y las dificultades a las que hacen frente.
- Fortalecer el acervo fotográfico a partir de la donación de imágenes cuyas protagonistas sean mujeres, en entornos laborales.
- Realizar actividades de divulgación con los resultados del proyecto.
- Brindar acompañamiento en campo, a través de la RIMFE, durante la realización de estudios del ferrocarril y del patrimonio.

Red Interdisciplinaria de Mujeres del Ferrocarril

En marzo de 2024, se constituyó la RIMFE, que se ha convertido en un espacio clave para la formulación de proyectos y el intercambio de ideas, tanto en México como en la región latinoamericana. La RIMFE, con su enfoque interdisciplinario, ha facilitado estudios comparativos sobre el papel de las mujeres en el gremio ferroviario.

La RIMFE se articula en tres ejes:

1. Investigadoras, académicas y estudiantes en el estudio de los ferrocarriles.
2. Del gremio. Trabajadoras en activo de las distintas empresas concesionarias, incluidas las que se desarrollan en el sector, entre ellas: empresas que construyen equipo rodante, funcionarias de la SCT, ferroaficionadas, vendedoras de alimentos, etcétera. Trabajadoras jubiladas y esposas de ferrocarrileros.
3. Gestoras, promotoras, divulgadoras, conservadoras, del patrimonio ferroviario: directoras de museos o centros culturales vinculados a los ferrocarriles.

La RIMFE opera con un carácter científico y profesional autónomo, promoviendo la colaboración entre académicas, funcionarias públicas, directivas y otros actores del sector ferroviario a través de contactos directos. Actualmente, sus integrantes trabajan en propuestas que incluyen talleres, conversatorios, charlas y la realización de entrevistas y publicaciones.



Evento de presentación de la RIMFE. Fuente: Página de Facebook del CEDIF, agosto de 2024

Para fortalecer esta iniciativa, el CNPPCF ha establecido agendas de colaboración con el Colegio de San Luis, el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego” de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, el Instituto de Investigaciones Lingüístico-Literarias de la Universidad Veracruzana, el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet) / Universidad de Rosario (Argentina), la Red Iberoamericana de Historiadoras (RIH), entre otros. También se han sumado mujeres de distintas instituciones académicas y profesionales del patrimonio ferroviario, tanto de México como de América Latina.

En colaboración con la doctora Leonor Reyes, se han llevado a cabo dieciséis charlas en el contexto del ciclo “Las Investigadoras del Ferrocarril”, en el cual han participado expertas nacionales e internacionales, incluyendo a Amaya Pavez (Chile), Solange Godoy y Luisina Agostini (Conicet, Argentina), Katharine Reed (Universidad de Chicago), Irma Losada (Universidad de California en Los Ángeles), Delia Salazar (INAH), Lourdes Roca (Instituto José María Luis Mora), entre otras.

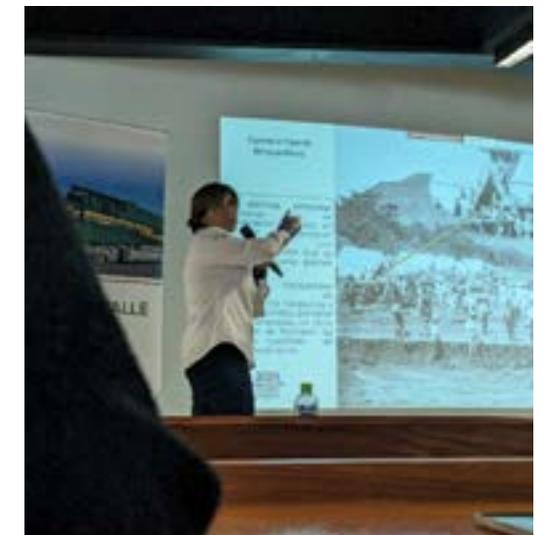
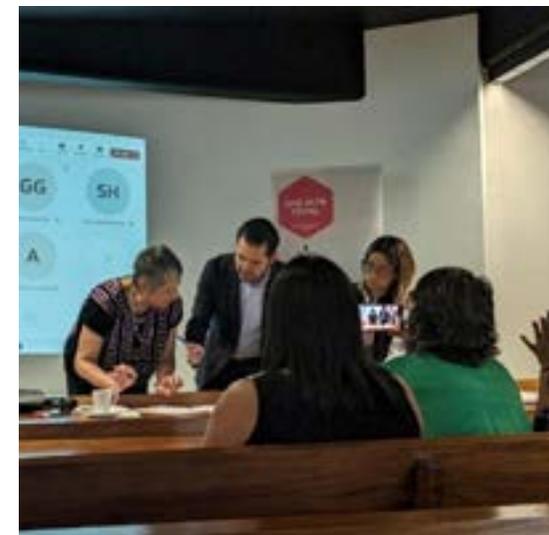


Charla del ciclo “Las investigadoras del ferrocarril”, diciembre de 2023. Fuente: Página de YouTube del MNFM.

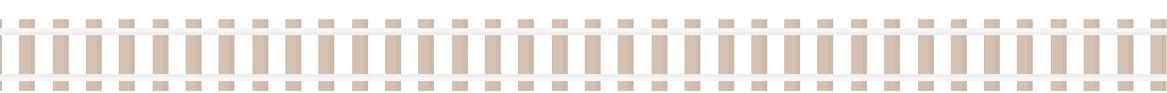
El CNPPCF, como órgano rector del programa, participó en las IV Jornadas de Patrimonio Industrial y Memoria Histórica, realizadas del 6 al 8 de marzo de 2024 en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. El evento insertó a la red dentro de la reunión nacional e internacional de investigadores expertos en patrimonio industrial en el que pretende incidir para coadyuvar en estos temas, ahora con perspectiva de género. En este evento se coordinó la mesa sobre género,

contribuyendo de esta manera con propuestas y dando voz a algunas integrantes para presentar investigaciones derivadas de los documentos resguardados en el CEDIF.

En el balance anual, hemos logrado incrementar el número de mujeres en la RIMFE, sumando un aproximado de ochenta integrantes, tanto de la academia, el sector ferroviario y cultural, gestoras y promotoras independientes, etcétera. Asimismo, se ha logrado establecer comunicación con el sector ferroviario, mediante la firma de un convenio de colaboración con el Ferrocarril Terminal Valle de México y la realización de un conversatorio con el Canadian Pacific Kansas City de México.



Evento de firma de carta de colaboración entre Ferrovalle y el CNPPCF, 07 de marzo de 2023. Fuente: Página de Facebook del MNFM.



En resumen, en su primer año el proyecto “Mujeres en Entornos Ferroviarios” ha logrado avances significativos. La creación y consolidación de la RIMFE ha sido un hito fundamental, que permite el diálogo y la colaboración entre diversas expertas y profesionales del sector. El incremento en la participación de mujeres, la formación de alianzas estratégicas con instituciones clave y la implementación de una serie de eventos y publicaciones, reflejan el impacto positivo del proyecto en la visibilidad y valoración del papel de las mujeres en el ámbito ferroviario. A medida que avanzamos hacia el segundo semestre de 2024, la RIMFE se encuentra comprometida en seguir fortaleciendo estas iniciativas y en ampliar el alcance e impacto del proyecto en la preservación y difusión del patrimonio ferroviario y en la promoción de la equidad de género en este sector.

Citas

[1] Jefa de Departamento de Biblioteca Especializada, CEDIF-CNPPCF. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

HUELLAS DEL TRABAJO FEMENINO EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS

TRACES OF WOMEN'S LABOR IN MEXICAN RAILWAYS

Patricio Juárez Lucas¹
Román Moreno Soto²

Resumen

El trabajo femenino en los ferrocarriles ha sido históricamente subestimado y a menudo invisibilizado en los registros oficiales. Este artículo explora las fuentes documentales y orales disponibles en el Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) para estudiar las contribuciones y condiciones laborales de las mujeres en este sector. Utilizando la perspectiva feminista de Silvia Federici, se analiza cómo el trabajo reproductivo y productivo femenino es explotado bajo las lógicas del capitalismo y el patriarcado. Además, se identifican diversos tipos de fuentes documentales como registros de empleo en nóminas, documentos sindicales y testimonios orales que permiten reconstruir la historia del trabajo femenino en los ferrocarriles mexicanos, y se destacan los desafíos y aportes de las mujeres en este ámbito.

Palabras clave: trabajo femenino; ferrocarriles; fuentes documentales; historia laboral; mujeres ferroviarias

Abstract

Women's labor in the railway sector has historically been underestimated and often rendered invisible in official records. This article explores the documentary and oral sources available at the Historical Archive of the Center for Railway Documentation and Research (CEDIF) to study the contributions and working conditions of women in this field. Drawing on Silvia Federici's feminist perspective, the analysis focuses on how women's reproductive and productive labor is exploited under the logics of capitalism and patriarchy. Various types of documentary sources are identified—such as payroll employment records, union documents, and oral testimonies—that help reconstruct the history of women's labor in Mexican railways, highlighting both the challenges they faced and their contributions to the sector.

Keywords: railways, women's labor; railways; documentary sources; labor history; railway women.

Introducción

El trabajo de las mujeres en los ferrocarriles ha sido en gran medida invisibilizado, relegado a los márgenes de la historiografía del sector.³ A pesar de su importancia tanto en el trabajo asalariado como en el trabajo reproductivo no remunerado, las trabajadoras ferroviarias han recibido poco reconocimiento en los estudios históricos.⁴ Silvia Federici, en su obra sobre el capitalismo y el trabajo reproductivo, sostiene que el trabajo femenino ha sido sistemáticamente invisibilizado para sostener un sistema de explotación capitalista y patriarcal.⁵ Esta perspectiva es clave para entender la experiencia de las mujeres en los ferrocarriles mexicanos, donde asumieron roles tanto productivos como reproductivos, pero su participación ha sido minimizada en los registros y documentos oficiales.

Este artículo explora las fuentes documentales y orales que pueden ser utilizadas para estudiar el trabajo femenino en los ferrocarriles, con un enfoque particular en el Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF). Se revisan registros de empleo (nóminas), documentos sindicales (expedientes del personal) y testimonios orales y se analiza cómo estas fuentes pueden contribuir a visibilizar y reconstruir la historia del trabajo femenino en este sector. A través de estas fuentes buscamos motivar a los investigadores e investigadoras a generar una nueva interpretación de la participación de las mujeres en la industria ferroviaria, una que reconozca su papel fundamental en la construcción y sostenimiento de este sistema.

Contexto histórico del trabajo femenino en los ferrocarriles mexicanos

Silvia Federici, en su análisis sobre el trabajo femenino, subraya cómo el capitalismo ha relegado el trabajo reproductivo, realizado mayoritariamente por mujeres, a la esfera de lo invisible. Este tipo de trabajo, entendido como las labores necesarias para la reproducción de la vida (cuidado, crianza, mantenimiento del hogar) es crucial para sostener el sistema capitalista, ya que asegura la fuerza de trabajo diaria sin remuneración.⁶

En el contexto ferroviario, las mujeres no solo desempeñaron roles productivos en las estaciones, oficinas y trenes, sino que también realizaron trabajo reproductivo para sostener a los hombres que trabajaban en los ferrocarriles, asegurando el bienestar de las familias de los trabajadores. Sin embargo, este trabajo ha sido históricamente subestimado o ignorado por completo en los relatos tradicionales sobre la industria ferroviaria.

De esta forma, con el auge de los ferrocarriles en el siglo XIX y principios del XX, las mujeres comenzaron a participar en empleos asalariados dentro de este sector, pero siempre bajo las lógicas de la explotación capitalista y patriarcal. Federici destaca que las mujeres que accedieron al trabajo asalariado en industrias como el ferrocarril lo hicieron en condiciones de doble explotación: por un lado, enfrentaban peores condiciones laborales en comparación con los hombres y, por otro, seguían siendo las principales responsables del trabajo reproductivo no remunerado en sus hogares.

En México, las mujeres comenzaron a incorporarse al trabajo remunerado en el sector ferroviario a principios del siglo XX. Las primeras evidencias documentadas de esta incursión corresponden a algunas mujeres norteamericanas que trabajaron en las áreas de enfermería y cocina, antes de que esta última se convirtiera en la especialidad de trabajadores chinos durante la construcción del ferrocarril en el estado de Sonora. Para 1915, ya se registraba la participación de mujeres mexicanas como cocineras y tortilleras en diversas cuadrillas.⁷

En 1927, Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) contrató a 151 mujeres para cargos como taquígrafas, enfermeras, cocineras, y otros puestos en departamentos de contabilidad, tráfico, vías y edificios, y hospitales. Aunque las mujeres desempeñaban labores clave, sus salarios variaban y la mayoría de ellas no contaba con representación sindical. Sin embargo, recibían el mismo salario que los hombres en puestos similares, en cumplimiento con la reglamentación de igualdad salarial de la época.

Hacia 1932, FNM experimentaba una reorganización que resultó en la reducción de mujeres contratadas, que pasaron de 151 a 108. A pesar de la disminución de puestos, la sindicalización femenina aumentó en forma significativa, lo cual permitió que más trabajadoras ferroviarias participaran activamente en la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos. Sin embargo, las oportunidades para las mujeres seguían limitadas, ya que las leyes laborales restringían su acceso a áreas consideradas peligrosas, como los talleres y las operaciones de maquinaria pesada. Aun así, para finales de la década de los años treinta, las trabajadoras ferroviarias lograron una mayor participación laboral y comenzaron a involucrarse en paros y demandas sindicales, consolidando así su presencia en el gremio ferroviario y ampliando la historia de la participación femenina en esta industria.⁸

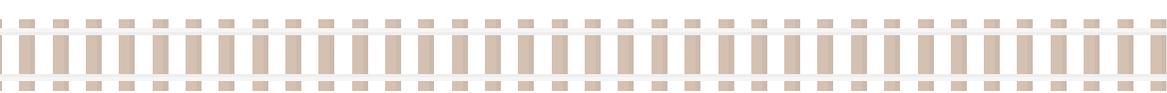
Con el tiempo, la presencia femenina en los ferrocarriles mexicanos fue adquiriendo mayor relevancia. Entre los grupos de mujeres que laboraron en este sector destacan, en primer

lugar, las oficinistas; en segundo lugar, las almacenistas, y, en menor medida, las telegrafistas y enfermeras. Otros grupos de trabajadoras incluían a archivistas y aseadoras. La mayor concentración de mujeres se encontraba en el Departamento de Transportes, en el que casi todas las oficinistas desarrollaron su labor. Además, en este mismo departamento se registran casos de mujeres que lograron ascender al puesto de jefe de estación.⁹



Interior del laboratorio instalado en la Sección de Ensayos Químicos, Ciudad de México, 1942. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Este breve recorrido histórico muestra que las mujeres fueron contratadas principalmente para trabajos considerados “femeninos” o auxiliares, como cocineras, aseadoras, oficinistas, telegrafistas y enfermeras. Estas tareas, percibidas como una extensión de sus roles tradicionales en el hogar –atender, organizar y servir– eran esenciales para el buen funcionamiento de las redes ferroviarias, aunque las trabajadoras recibían menos reconocimiento y enfrentaban una mayor precarización laboral.



Federici argumenta que la historia del trabajo femenino ha sido borrada deliberadamente de los registros oficiales para sostener una narrativa que privilegia el trabajo masculino, productivo y asalariado, como motor del desarrollo capitalista. En el caso de los ferrocarriles, esta invisibilización se refleja en la falta de documentación y reconocimiento de la labor femenina. Las mujeres, aunque trabajaban en las estaciones y en los trenes, rara vez aparecen en los archivos oficiales de las compañías ferroviarias y, cuando lo hacen, se les presenta de manera marginal. Este silencio documental es parte de una estrategia más amplia del sistema capitalista para negar la contribución de las mujeres a la economía y mantener la idea de que su lugar “natural” es en el ámbito doméstico. Al mismo tiempo, los registros de la participación femenina en sindicatos o en huelgas, donde lucharon por mejorar sus condiciones laborales, también han sido minimizados o ignorados.

Desde la perspectiva de Federici, la lucha por la visibilidad y la valoración del trabajo femenino en industrias como el ferrocarril no solo implica reconocer la participación de las mujeres en empleos asalariados, sino también revalorar el trabajo reproductivo que permitió el desarrollo de estas industrias. Las mujeres ferroviarias no solo desempeñaron roles productivos en el mantenimiento de la red ferroviaria, sino que también mantuvieron en pie las comunidades ferroviarias gracias a su trabajo en el hogar, el cuidado de los niños y el apoyo a las redes sociales y familiares.

Este enfoque subraya que, para tener una visión completa del trabajo femenino en los ferrocarriles, es necesario adoptar una mirada que contemple la interrelación entre el trabajo asalariado y el reproductivo. Así, el rescate de los testimonios y las experiencias de las trabajadoras, como las telegrafistas, enfermeras, jefas de estación, y otras, se vuelve un acto político que desafía la narrativa tradicional de la historia laboral y ferroviaria.

Federici también resalta cómo las políticas neoliberales de privatización y recorte del gasto público, especialmente a partir de la década de los años ochenta, impactaron de manera negativa a las mujeres en el ámbito laboral. En el caso de los ferrocarriles, la privatización de las redes ferroviarias en muchos países, incluida México, implicó una reducción masiva de puestos de trabajo y la precarización de éstos, lo cual afectó de manera desproporcionada a las mujeres, que solían ocupar los puestos más precarios y menos valorados dentro del sistema ferroviario.

La privatización no solo resultó en despidos masivos, sino que también desmanteló las redes sociales y comunitarias

construidas alrededor de los ferrocarriles, las cuales en gran medida dependían del trabajo invisible y no remunerado de las mujeres. Con la desaparición de los empleos y la desintegración de las comunidades ferroviarias, las mujeres se enfrentaron a nuevas formas de marginación y exclusión laboral.¹⁰

Con base en la visión de Federici, es crucial proponer una relectura feminista de la historia ferroviaria que reconozca tanto el trabajo productivo como el reproductivo de las mujeres. Esto implica revalorizar las fuentes documentales existentes, buscar nuevas formas de acceder a testimonios y registros orales, y desafiar las narrativas que han invisibilizado el papel de las mujeres en la construcción de una de las industrias más importantes del siglo XIX y XX.

La historia del trabajo femenino en los ferrocarriles, entonces, debe ser entendida no solo como una historia de participación laboral, sino como una lucha constante por la igualdad de condiciones, el reconocimiento y la dignidad dentro de un sistema que ha intentado históricamente relegar a las mujeres a roles secundarios o invisibles.

Desde esta perspectiva, el estudio del trabajo femenino en los ferrocarriles permite visibilizar la intersección entre la explotación de clase y la opresión de género, y cómo ambos factores han moldeado la experiencia laboral de las mujeres en este sector. Esta historia, aún por escribir en su totalidad, debe nutrirse de fuentes diversas que permitan reconstruir las vivencias, luchas y contribuciones de las mujeres en el ámbito ferroviario, siempre con un enfoque que cuestione las estructuras patriarcales y capitalistas que han intentado invisibilizarlas.

Tipos de fuentes documentales para el estudio del trabajo femenino en el Archivo Histórico del CEDIF

Para estudiar el trabajo femenino en los ferrocarriles es crucial identificar y analizar una variedad de fuentes documentales que permitan reconstruir las experiencias, roles y condiciones de las mujeres en este ámbito. Estas fuentes no solo proporcionan datos sobre su participación, sino también sobre las formas en que su labor fue reconocida o, más frecuentemente, invisibilizada.

Los archivos ferroviarios son una fuente fundamental para conocer el contexto laboral de las mujeres en este sector. Estas colecciones suelen incluir documentos administrativos, financieros y operativos de las compañías ferroviarias, que permiten obtener información sobre la contratación, roles y condiciones laborales de las trabajadoras. El CEDIF alberga

documentos históricos que incluyen archivos de empresas ferroviarias que pueden ayudar a estudiar la participación femenina en los ferrocarriles mexicanos.

A continuación, se detallan los principales tipos de fuentes documentales que pueden emplearse para el estudio del trabajo femenino en los ferrocarriles que están a disposición en el Departamento del Archivo Histórico del CEDIF.

a. Registros de nómina. Estos documentos contienen listas de empleados, donde es posible identificar a las mujeres que trabajaron en diversas áreas del sistema ferroviario. Las nóminas se encuentran agrupadas en los siguientes acervos: nóminas del Ferrocarril Sud Pacífico de México, nóminas de Ferrocarriles Nacionales de México, y nóminas del Ferrocarril Mexicano.

El fondo Ferrocarril Sud Pacífico de México en su sección de Nóminas tiene las siguientes series: Ferrocarril de Sonora con información que data de 1887 a 1912; Ferrocarril de Cananea Río Yaqui y Pacífico, 1901-1926; Grant Brothers Construction Company, 1906-1910. En este acervo se han localizado enfermeras, tortilleras, trabajadoras que apoyaron la construcción y tendido de las vías, así como la posterior operación de esa línea ferroviaria.

En la sección nóminas del fondo Ferrocarriles Nacionales de México, 1920-1938, se encuentran registradas trabajadoras en labores de oficinistas, enfermeras, galopinas, afanadoras, cocineras entre otras especialidades. Tal como se muestra en la siguiente imagen.

El fondo Ferrocarril Mexicano, sección Nominas, serie transportes, 1917-1938, es otro acervo en el que se localizan trabajadoras, principalmente oficinistas. La información que proporcionan las nóminas acerca de las trabajadoras ferroviarias es principalmente: nombre, tiempo trabajado, sueldo, deducciones, ocupación o especialidad, entre otros datos, con los que se pueden analizar las funciones que se les asignaba y observar la evolución del número de trabajadoras a lo largo del tiempo.

OCCUPACION	SUORTE	NOMBRE	FECHA DE PAGO	SALARIO	ESTATUS PRESENCIALES
Médico Director.	145, 00	Honorato Galindo.	OCT 15 1930		
Médico Cirujano.	120, 00	Ernesto Herfter.	OCT 15 1930		
Médico Oculista.	120, 00	Nipólito Elizondo.	OCT 15 1930		
Médico Radiólogo.	120, 00	Julián Pires.	OCT 15 1930		
Farmacéutico.	72, 00	E.F. de Castro.	OCT 15 1930		
Enfermera Primera.	72, 00	Leonor Vázquez.	OCT 15 1930		
Escribiente.	36, 00	Juan Salas.	OCT 15 1930		
Enfermera Segunda.	60, 00	Esther Arías.	OCT 15 1930		
"	60, 00	Felipa Ugaldé.	OCT 15 1930		
"	48, 00	Emilia Bifano.	OCT 15 1930		
"	48, 00	Rosa Valdez.	OCT 15 1930		
Conserje.	19, 00	Zeferino Carrón.	OCT 15 1930		
Mozo.	24, 00	Ancencio Calderón.	OCT 15 1930	PAGADO	
Mozo.	24, 00	Inés Bifuentes.	OCT 15 1930	PAGADO	
Mozo.	12, 00	Vicente Guerrero.	OCT 15 1930	PAGADO	
Cocinera.	19, 00	Berlinda Torrenteras.	OCT 15 1930	PAGADO	
Galopina.	14, 00	Epifania Rodríguez.	OCT 15 1930	PAGADO	
Afanadora.	12, 00	Severina Garsa.	15 1930	PAGADO	
"	12, 00	Dolores Torres.	OCT 15 1930	PAGADO	
"	12, 00	Lorena López.	OCT 15 1930	PAGADO	
"	12, 00	Petra Torres.	OCT 15 1930	PAGADO	
"	12, 00	Soledad Ortega.	OCT 15 1930	PAGADO	
Lavandera.	16, 00	María Medallina.	OCT 15 1930	PAGADO	
"	16, 00	Felicitas Puentes.	OCT 15 1930	PAGADO	

Nómina del Hospital en Saltillo Coahuila. Octubre de 1930. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México. Sección: Nóminas, Hospital en Saltillo Coahuila, Departamento de Transportes, División de San Luis, Hoja 1, Depto. # 14, primera quincena de octubre, 1930. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF, Archivo Histórico.

b. Expedientes del personal. Entre los expedientes individuales de las trabajadoras localizados en el Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, en su Sección "Expedientes de personal", destacando tres series documentales: Tierra Blanca, Matías Romero, y Express, división Oriente. Esta División abarca el centro, sur y sureste de México. En estos acervos encontramos información sobre mujeres que laboraron como oficinistas, mensajeras, telegrafistas, llamadoras, jefas de estación, llamadoras aseo, taquimecanógrafas, taquígrafas, entre otras especialidades. Los expedientes de personal se empiezan a generar desde el momento en que la persona ingresa a trabajar a los ferrocarriles y abarca toda su vida laboral, y se entrecruzan lo individual y lo colectivo, allí se registran sus orígenes, su red de apoyos, sus ascensos por la pirámide laboral, entre otros, que ofrecen una visión detallada de las condiciones laborales de las mujeres.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO 2-4

OFICINA EXPEDIDORA

Matias Romero.oax.

Ingreso Nuevo Ingreso.
 Ascenso No.
 Reingreso No.
 Cambio de Especialidad No.
 Antigüedad No.

6 de agosto de 1968.

Sr. Dr. Ernesto Gusman Clark.
 Director Médico Hospital de 100 FF.CC.N. de M. Presente.
 LE periodo Sr. ta. Diana Cruz Orozco. ha solicitado empleo
 de Oficinista Extra Regular actualmente trabaja
 en _____ como _____
 en servicio de estos Ferrocarriles y se le envía para que se sirva practicar el reconocimiento reglamentario.

Lugar y fecha de nacimiento Matias Romero.Oax. 24 de octubre de 1941.
 Estado Civil Soltera. Domicilio actual ler. Block Altos No.6. M. Romero.oax.
 Grado de Instrucción 6o Año
 Edad 24 Años. Estatura 1.62 Peso 50 Complexión regular.

HUELLAS DACTILARES

RETRATO DE FRENTE

FIRMA DEL INTERESADO

FF. CC. FERROCARRIALES DE MEXICO
 17 SET. 17 1968
 SUPLENTE DIV. TALENTO
 MATIAS ROMERO, OAX.

Por Alfonso Ortega N.
 Superintendente.
Carlos Bañuelos N.
 Supte. Viajero.

Esta parte será llenada únicamente por el Depto. Médico en México, D. F.

DICTAMEN:

APROBADO
 NO ESTÁ INCLUIDO EN CLASIFICACIONES
 2, 8, 12 - 13 (PARTE MEDICA) DEL
 CONTRATO DE TRABAJO DE SEPT. 1968

[Colóquese en esta parte las notas de aprobación o rechazo]

DR. RUBEN HERNANDEZ DIAZ N-4
 MEDICO AUXILIAR FORMAS S.A.
 DEPTO. MEDICO, FF. CC. NAC. MEXICO

México, D. F. a 5 de Set de 1968

Esta forma deberá proporcionarse en original y cinco copias. Deberán anexarse 7 retratos tamaño mignos.

Expediente de Diana Cruz Orozco. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México. Sección: Expedientes del personal. Serie: Tierra Blanca. Legajo personal de Diana Cruz Orozco. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF, Archivo Histórico.

Estos expedientes suelen incluir contratos laborales, evaluaciones de desempeño, cartas de recomendación y documentos relativos a la antigüedad en el empleo. Estudiar estos expedientes hace posible analizar no solo la trayectoria de las trabajadoras, sino también las desigualdades a las que se enfrentaban en cuanto a promoción y estabilidad laboral en comparación con sus colegas varones y este ejercicio permite hacer una aproximación a los estudios del empleo femenino dentro del sector ferroviario mexicano, mediante las semblanzas biográficas.

Por ejemplo, la historia laboral de la oficinista Josefina Ramírez Cruz, cuya información de su expediente comienza desde el momento en que ella obtiene una carta de recomendación del sindicato ferrocarrilero en la que se hace valer el derecho que tenían los hijos e hijas de los trabajadores de ingresar a laborar al sistema ferroviario, y termina cuando ella deja de ser trabajadora de la empresa al alcanzar su jubilación en el año de 1995. Los documentos de este expediente nos permiten asomarnos a la trayectoria laboral que durante 44 años forjó esta persona.

c. Memorias y testimonios orales: Las fuentes orales, como son las entrevistas y los testimonios de mujeres que trabajaron en los ferrocarriles, son esenciales para captar la experiencia vivida del trabajo femenino en este sector. Los relatos personales pueden revelar aspectos del trabajo que no se encuentran en los documentos oficiales, como los relativos a la discriminación, las luchas cotidianas y las estrategias de resistencia.

En el Archivo de la Palabra del CEDIF se encuentran algunos testimonios de trabajadoras del ferrocarril, como son los casos de: Margarita Castro Sánchez, jefa de estación en Contreras; Eleazar Martínez, almacenista en Apizaco; María Esther Fuentes Trujillo, jefa de personal, en Puebla; Sonia Antonio de la Rosa, jefa de estación, Emiliano Zapata; Martha Lidia Hernández Acevedo, María del Carmen Caballero Escobar, Martha Patricia Albores, Judith Castro Barranco, Migdalia González Ruiz, entre otras mujeres. Varios de estos testimonios se han publicado en la sección "Vida Ferrocarrilera" de varios números de esta revista.

La historia oral permite documentar las experiencias individuales de las trabajadoras, su trayectoria profesional y sus vivencias dentro de un entorno dominado por hombres. Estas entrevistas son especialmente valiosas cuando los archivos oficiales no registran el trabajo de las mujeres, como lo muestra el testimonio de Ivonne Morales. Ivonne comenzó a trabajar en el sector ferroviario a los diecisiete años como telegrafista en Tierra Blanca, Veracruz, en un ambiente predominantemente masculino y en condiciones difíciles. A pesar de ser la única mujer en un grupo de quince hombres y sentirse expuesta y vulnerable, logró adaptarse gracias al apoyo de su familia ferrocarrilera. Durante su trayectoria, Ivonne recorrió distintas ciudades del país y ocupó varios puestos en Ferrocarriles Nacionales de México, donde avanzó a cargos de mayor responsabilidad, como jefa de estación y despachadora.



Ivonne Morales Hernández ferrocarrilera. Fuente: Captura de pantalla del conversatorio en modalidad virtual "Las ferrocarrileras hablan" celebrado el 18 de marzo de 2021 en el marco de la conmemoración del Día Internacional de la Mujer. Canal de YouTube del MNFM.

La privatización y modernización del sistema ferroviario derivó en grandes transformaciones, incluida la desaparición de puestos como el de telegrafista. Ivonne Morales, entrevistada en 2021 en el contexto de la conmemoración del Día Internacional de la Mujer, además de ser telegrafista también estudió la carrera de contaduría mientras trabajaba y criaba a sus hijos. Por lo mismo tuvo que desempeñarse en horarios de turnos variables y experimentar situaciones de riesgo, como caminar de noche en áreas solitarias y peligrosas. Pese a los desafíos, ella expresa orgullo por su carrera y compromiso, y asegura que en toda su vida laboral solo faltó una vez al servicio, pues su dedicación al trabajo es una parte esencial de su identidad.¹¹

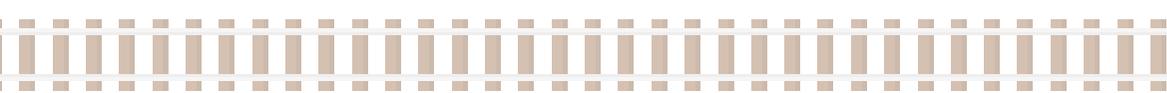
Consideraciones finales

La reconstrucción histórica del trabajo femenino en los ferrocarriles mexicanos revela el papel indispensable de las mujeres tanto en el ámbito productivo como en el reproductivo, que ha sido sistemáticamente subvalorado e invisibilizado en los registros oficiales. El análisis de fuentes documentales y orales del Archivo Histórico del CEDIF permite rastrear las huellas que las mujeres dejaron en el ámbito ferrocarrilero.

La perspectiva feminista de Silvia Federici facilita la comprender cómo el trabajo femenino en los ferrocarriles se desarrolló bajo las dinámicas opresivas del capitalismo y el patriarcado. Las mujeres que laboraron en este sector enfrentaron una doble explotación: en el ámbito laboral, por la precarización y segregación ocupacional, y en el ámbito doméstico al asumir de manera no remunerada la carga del trabajo reproductivo. Estas condiciones reflejan la intersección entre la explotación de clase y la opresión de género, factores que han modelado profundamente la experiencia laboral de las trabajadoras ferroviarias en México.

La privatización de los ferrocarriles en las últimas décadas representó un duro golpe para las mujeres, quienes, al ocupar los puestos más precarizados, fueron especialmente afectadas. La desintegración de las comunidades ferroviarias tras la privatización también privó a estas mujeres de redes de apoyo, exacerbando su marginación.

Para comprender de manera cabal la historia ferroviaria es crucial visibilizar el trabajo femenino, reconociendo su importancia en la construcción y sostenimiento de este sector. La investigación de archivos como el del CEDIF y el rescate de testimonios orales



proporcionan las bases para una narrativa más inclusiva que reconozca el trabajo femenino como un pilar de la industria ferroviaria. Además, proponen una relectura feminista de la historia laboral que desafía las estructuras tradicionales de poder, lo cual no sólo permite una reivindicación histórica, sino una inspiración para futuras investigaciones sobre las experiencias y contribuciones de las mujeres en otros sectores industriales.

Esta historia, que está en proceso de ser completada, debe integrar diversas fuentes que revaloren el papel de las trabajadoras en la industria ferroviaria mexicana y cuestionen las estructuras patriarcales y capitalistas que han perpetuado su invisibilización.

Fuentes consultadas

Archivos

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Archivo Histórico

- Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México. Sección: Nóminas.
- Fondo: Ferrocarril Sud Pacífico de México. Sección: Nóminas. Series: Ferrocarril de Sonora; Ferrocarril de Cananea Río Yaqui y Pacífico; Grant Brothers Construction Company.
- Fondo: Ferrocarril Mexicano. Sección: Nóminas.
- Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México. Sección: Expedientes de personal. Series: Tierra Blanca, Matías Romero, y Express, división Oriente.

Archivo de la Palabra “Jesús García Corona”.

Bibliografía

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

Bonilla Galindo, Isabel, “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”, *Mirada Ferroviaria*. Revista digital, núm. 32, enero-marzo, 2019, en: <https://miradaferroviaria.cultura.gob.mx/wp-content/uploads/2019/11/32La-participacio%CC%81n-de-la-mujer-en-los-Ferrocarriles-Nacionales-de-Me%CC%81xico-durante-las-primeras-de%CC%81cadadas-del-siglo-XX.-Un-acercamiento-desde-las-fuentes-documentales-del-CEDIF.-%E2%80%93-Mirada-Ferroviaria.pdf>

Burman, Shirley, “Women and railroading”, *Trains Railroad History*, núm. 16, 2009.

Federici, Silvia, *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Madrid: Traficante de sueños, 2022.

Juárez Lucas, Patricio, “Trabajo femenino en los ferrocarriles”, *Boletín Documental*. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, año II, núm. 7, primavera, 2001, p. 3.

_____, “Margarita Reyna Castro. Jefa de estación”, *Mirada Ferroviaria. Revista digital*, núm. 31, septiembre-diciembre, 2017, en: <https://miradaferroviaria.cultura.gob.mx/wp-content/uploads/2019/11/31Margarita-Reyna-Castro-Sa%CC%81nchez.-Jefa-de-estacio%CC%81n-%E2%80%93-Mirada-Ferroviaria.pdf>

_____, “Las ferrocarrileras hablan. Entrevista realizada a Eurídice Roldan Herrera, Santa Delgadillo Delgado, Julieta Arciniega Tetelpa, Ivonne Morales Fernández y Sonia Antonio de la Rosa”, *Mirada Ferroviaria. Revista digital*, año 14, núm. 42, mayo-agosto, 2021, en: https://miradaferroviaria.cultura.gob.mx/wpcontent/uploads/2022/08/mf_42_09_vidaferrocarrilera.pdf

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

Citas

[1] Jefe de Departamento de Archivo Histórico del CEDIF-CNPPCF. Contacto: pjuarez@cultura.gob.mx

[2] Coordinador del CEDIF-CNPPCF. Contacto: rmorenos@cultura.gob.mx

[3] Es un fenómeno internacional que el trabajo en el sector ferroviario haya sido históricamente identificado como una profesión masculina. Por ejemplo, los estudios de Shirley Burman, “Women and Railroading”, en *Trains Railroad History*, núm. 16, 2009, y de Helena Wojtczak, *Railwaywomen: Exploitation, Betrayal and Triumph in the Workplace*, Hastings, The Hastings Press, 2005, revelan la deliberada invisibilización de la contribución femenina en el ámbito ferroviario en Estados Unidos y el Reino Unido, respectivamente.

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

[5] Silvia Federici, *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*.

[6] *Ibid.*, p. 96.

[7] Patricio Juárez Lucas, “Trabajo femenino en los ferrocarriles”, *Boletín Documental. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*, año II, núm. 7, primavera, 2001, p. 3.

[8] Isabel, Bonilla Galindo, “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” en *Mirada Ferroviaria. Revista digital*, núm. 32, enero-marzo, 2019.

[9] Patricio Juárez Lucas, “Margarita Reyna Castro. Jefa de estación” en *Mirada Ferroviaria. Revista digital*, núm. 31, septiembre-diciembre, 2017.

[10] Al respecto es revelador el documental de 2021, *Esperanza, las vendedoras del tren*, dirigido por Carmen Ramírez Domínguez, Óscar Flores Solano y José Antonio Ruíz Jarquín, quienes rescatan las memorias de un grupo de mujeres dedicadas a la venta de comida en una estación de la antigua ruta del Ferrocarril Mexicano, ubicada en el municipio de Esperanza, Puebla, el cual es un claro ejemplo de cómo los materiales audiovisuales pueden rescatar historias que no están presentes en los archivos escritos, y documentar la lucha por la supervivencia y la resiliencia de las mujeres que trabajaban en entornos ferroviarios.

[11] Patricio Juárez Lucas, “Las ferrocarrileras hablan. Entrevista realizada a Eurídice Roldan Herrera, Santa Delgadillo Delgado, Julieta Arciniega Tetelpa, Ivonne Morales Fernández y Sonia Antonio de la Rosa”, *Mirada Ferroviaria. Revista digital*, año 14, núm. 42, mayo-agosto, 2021.

¡NO SE BAJEN LA ENCHILADA A GOLPES DE PECHO!
“LAS ENCHILADORAS DEL TREN” - TEPA EL CHICO.

¡DON'T LET DOWN THE ENCHILADA WITH CHEST
THUMPING!
“THE ENCHILADA MAKERS OF THE TRAIN”.

Aide Flores Ortiz¹

Resumen

Desde mediados del siglo XX en Tepa el Chico, municipio de Zempoala, en el estado de Hidalgo, un grupo de mujeres de distintas edades y clases sociales, vinculadas por sus parejas y maridos con los ferrocarriles, y a raíz del poco apoyo que recibían de ellos, y porque además ellas se hacían cargo del cuidado de sus familias numerosas y llevaban la batuta de las mismas, a lo cual se sumaba la falta de ingresos suficientes, decidieron reunirse y realizar un inmenso esfuerzo para poder adaptarse a los cambios que estaban experimentando. A pesar de las presiones que recibieron, con tenacidad lograron cambiar por completo sus pensamientos y actitudes, siempre con la meta puesta en engrosar los bolsillos de sus hogares. ¿Qué fue lo que lograron hacer estas mujeres, que marcó a generaciones enteras, y que hace que muchos las recuerden con nostalgia? El presente ensayo pretende acercar a extrabajadores de FNM, a científicos sociales y al público interesado, a conocer las historias de vida de las enchiladoras, a través de los testimonios de sus descendientes, los cuales se recopilaron desde la oralidad como fuente de información, gracias a lo cual podemos conocer, comprender y analizar otro lado del ferrocarril; uno exclusivo de las mujeres.

Palabras clave: enchiladoras, tren, venta, nixtamal, recuerdo.

Abstract

Since the middle of the 20th century in Tepa el Chico, municipality of Zempoala, in the state of Hidalgo, a group of women of different ages and social classes, linked by their partners and husbands to the railroads, and as a result of the little support they received from them, and because they were also responsible for the care of their large families and were in charge of them, to which was added the lack of sufficient income, they decided to get together and make an immense effort to adapt to the changes they were experiencing. Despite the pressure they received, with tenacity they managed to

completely change their thoughts and attitudes, always with the goal of increasing the pockets of their homes. What was it that these women managed to do, that marked entire generations, and that makes many remember them with nostalgia? This essay aims to bring former FNM workers, social scientists and the interested public closer to learning about the life stories of the enchiladoras, through the testimonies of their descendants, which were collected orally as a source of information, thanks to which we can know, understand and analyze another side of the railway; one exclusive to women.

Keywords: railways, enchiladoras, train, sales, nixtamal, memory.

El papel que desempeñaron las mujeres en el desarrollo y crecimiento de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) fue bajo, pero muy importante y significativo, pues durante su auge, solo 151 mujeres² formaron parte de las filas de ferrocarrileros, pero a las afueras del tren se cocinaba algo mucho mejor, pues cientos de mujeres trabajaban incasablemente para los ferrocarriles, pero de una manera distinta, pues eran las encargadas de alimentar al personal, de mover mercancías, de transformar la economía mexicana.

Si de mujeres ferrocarrileras se trata, las vendedoras en el tren fueron fundamentales para el crecimiento social y económico, y en especial debe hablarse de las enchiladoras de Tepa el Chico, localidad ubicada en el municipio de Zempoala, cuyo nombre deriva de la exhacienda del mismo lugar, la cual se conectaba, mediante un ferrocarril tipo Decauville, el cual contaba con una “Y”, cuatro laderos, bodega y estación formal de mampostería y tepetate, dos tanques de agua y otras construcciones e inmuebles improvisados para diversos servicios. La bodega³ fungió no sólo como casa de Norbeto Becerra Liberato,⁴ jefe de estación, sino también como sala de espera y estación, y hoy alberga una sala de lectura, un acervo documental y la presencia de fotografías y objetos de sitio.

La presencia de los antojitos mexicanos, que se consumían en los vagones y en las estaciones, se debía principalmente a que eran económicos, y su consumo muy práctico, porque estaban hechos de tortillas de maíz, que hacía innecesario el uso de platos y cubiertos, además de que, por ser de masa, eran muy llenadores. Se servían en papel de estraza y también se ofrecía el mismo tipo de papel como servilleta. En la actualidad los antojitos mexicanos se han convertido en parte fundamental de la alimentación diaria de nuestro país.⁵

La oralidad es una fuente de conocimiento, que nos permite comprender, interpretar y contribuir a crear conocimiento histórico, ya en las charlas se transmite el conocimiento del pasado a partir de la memoria. A continuación, se presentan testimonios de los hijos de las enchiladoras del tren de la comunidad de Tepa el Chico.



Estación del tren, Tepa el Chico finales del siglo XX.

Juan Crisóstomo Valdez Hernández

Nació en la exhacienda de Tepa El Chico el 27 de enero de 1944, y fue testigo del paso del Ferrocarril Mexicano y de Nacionales de México. Hoy día, con ochenta años encima, nos cuenta:

Sí, sí viaje en el tren, en el que iba de Pachuca a Ometusco; ese fue el Mexicano que le decían; fue el que transportaba los metales de las minas para Ometusco y los enviaban para Inglaterra.

Yo no tuve familiares ferrocarrileros, pero fui parte de tres generaciones de vendedoras del tren, las enchiladoras les decían, porque ellas vendían sus productos a las pasadas de los trenes de pasajeros. Mi abuelita Maximina fue la primera que empezó a trabajar aquí en Tepa, en los pasos del tren, vendiendo su comercio, sus enchiladas y su café, todo lo que era para comer.

Mi abuelita se dedicaba a hacer tamales y tlacoyitos, entonces mi abuelita se paraba a las tres de la mañana a moler su nixtamal. Desde un día para otro ponía su nixtamal lo restregaba, para quitarle todo el pellejo, lo ponía a solear y en su metate, desde tempranito, se paraba a molerlo, ¡apuro metate!, ¡apuro metate! y ya, a mí me paraba, como yo me crié con mi abuelita, me paraba a lavar las hojas de los tamales, a cambio me hacía un tamalote así enredadito para el desayuno, para que no se revoliera con los demás, yo, me ponía chulo de panzón [ríe...] y así empezó mi abuelita con su venta, al paso de los trenes.

Había varias mujeres, estaba mi abuelita Maximina, la señora Herminia, la difunta Candelaria, y ya después vinieron otras personas más modernas, más jóvenes, creo yo se compartían la manera de elaborar sopes, enchiladas y todo eso, aunque dudo que se pasaran la receta secreta, era en el tiempo que estaba parado el tren, cuando aprovechaban para vender sus enchiladas, su café, o su pulque, así vivían la vida las personas que se dedicaban a vender su comercio aquí en Tepa.

Ya después murió mi abuelita, y mi mamá siguió la tradición. Mi mamá era Julia, y pues ella continuo. Ella llevaba su nixtamal al molino de doña Rita, que anteriormente era de su mamá, doña Hermelinda; ellas se dedicaron siempre al molino, a moler las masas, los nixtamales y a la venta de comida. Aquí se vendían las enchiladas las enredaditas, aguaditas con hartito chile, cebolla y queso, sus sopes, tamales y tlacoyos aquí en otros lados vendían quizás lo mismo, pero de diferentes estilos y misma sazón.

Recuerdo que había un tren especial y lo recuerdo porque era por estas fechas, que pasaba, era el tren de los peregrinos, que viajaban desde la sierra, a ver a san Antonio, en Calpulalpan, a pagar su manda o su deuda que tenían con el santo. En estos días, precisamente del 13 de junio, viajaban dos trenes con carros caja llenos de gente, de pura gente vestida de blanco, y en esos días eran los buenos para las enchiladoras, la venta de esas fechas les dejaba sus buenos centavos.

Bueno, te diré que anteriormente los trenes eran una cosa bonita, porque a mí sí me tocó ver y

subirme a las locomotoras de vapor, que, aunque contaminaban, el Mexicano, por ejemplo, venía por Sandoval, se alcanzaba a ver un ahumadero, un ahumaderón, y como yo estaba chiquito, corría a la orilla de la excavación a ver cómo pasaba el tren, yo debajo de un maderón, veía la chimenea y la maquinaria. Para mí era muy divertido, ya cuando quitaron las máquinas de vapor, ya todo fue diferente, porque ya no eran las mismas máquinas, eran las de diésel pero para mí fue muy bonito eso.

Como herencia generacional de mi mamá, pues no, ya no le siguieron con la venta, ya ninguna de mis hermanas le aprendió o continuó, pues ya se casaron y ya no siguieron la tradición, o sea que nada más fue mi bisabuela Reyes González, mi abuelita Maximina Manjarrez y mi mamá, Julia Hernández. Fueron tres generaciones que se dedicaron a la vendimia. Aquí en Tepa ya nadie continuó, solo la mamá de Juanita y Anselma, y pues ellas que le continúan, todo en leña y a la antigua.



Juan Crisóstomo Valdez Hernández, hijo de la enchiladora Julita.

Magdalena López Cortes

Originaria de Tepa el Chico, tiene 73 años y fue testigo del paso del tren El Mexicano y aquí nos comenta:

Mi mamá fue enchiladora en el tren. Ella tenía dos ventas en el día, una a las nueve y luego en la tarde a las cuatro; en algunas ocasiones en la noche. Mi madre se llamaba Dolores Cortés, y cuando yo tendría unos nueve años más o menos ella ya vendía, cuando preparaba sus sopecitos, los picábamos de las orillas. Mi hermana se dedicaba a moler, a poner a hervir el tomate, las papas, ella preparaba eso de las salsas, pero a mí me tocaba lo peor [suspira...], porque me tocaba el chile guajillo y hacerlo en el molcajete. Imagínate si era un buen trabajo para mí, pero teníamos que apurarlo, ayudar siempre, y más en las mañanas, porque teníamos que pasar a hacer eso, antes de irnos a la escuela.

Todo comenzaba a las cinco de la mañana, en mi burrito, le daba de comer, y con él juntaba la leña, yo toda una pilcata, no alcanzaba muy bien, pues ya me iba al molino y regresaba. Le ayudaba a moler el chile, a rebanar la cebolla, a moler la papa, enredar los taquitos, que a veces que es lo que me tocaba cuando no le daba tiempo a mi hermana, pero este, mi mamá hacía las tortillas para los taquitos, las gorditas para los sopos, los tlacoyos, a poner a hervir el huevo, es de lo que más o menos me acuerdo. Eso sí, las dos embarradas de chile, y todos los días era lo mismo, nuestra rutina del diario.

Nosotras íbamos al molino en el cerrito, tiempo después aquí con doña Juanita, llevamos el nixtamal y doña Rita después puso su molino, las que iban al molino, de las enchiladoras, eran doña Teófila Roldán, Julia, la señora Lulú, doña Candela también, doña Esther, doña Guadalupe, doña Herminia, la señora Lucila, de las jóvenes.

Mi abuelita fue un pilar en nuestra familia; ella también vendía, ella vendía su pulque, su café, la pobrecita les daba jarritos y ahí va avanzando el tren y les decía –¡Mi jarro!, ¡mi jarro!, pobrecita de mi abuelita, le aventaban sus jarros algunos ferrocarrileros o personas que le compraban, y pues los jarritos iban a darse estrellitas, y decía – ¡Prefiero que se rompan a que se queden con ellos!, y así. En ocasiones le hacíamos a todo, hasta de vendedoras,

pero solo nos quedábamos junto a las carretas y no vendíamos, agarraba mi abuelita la canasta y ya se ponía a vender, nos ayudaba mucho.

Igual cuando estábamos chicas, no nos subimos, pero sí vimos pasar al tren El Mexicano que le decían. Tenía una rejita y corríamos a ver el tren, estando aquí enfrente de la puerta de la casa y el paradero era aquí en la esquina, aquí en Tepa no había estación de tren del Mexicano, solo paradero. Los campamentos pues eran otra cosa, más adelante del paradero, pero esos ya se perdieron.

Mi familia también fue parte del tren, mi tío Gero fue velador de ahí de Pachuca, ya después se vino para acá, para Tepa, y siguió siendo velador hasta que salió jubilado; el tío Berna también fue ferrocarrilero, ahí en México, ahí sí ya no supe de qué, si de guarda crucero o algo así, no lo sé bien; el tío Nacho también fue ferrocarrilero, él trabajo en vía. Actualmente mi hermano Severo tiene apenas dos años que se jubiló, y ahorita mi hermano Hipólito continúa en el ferrocarril.



Magdalena y Lourdes López Cortes, hijas de la enchiladora Dolores.

Francisco Suárez Gómez

Vecino de la comunidad de Acelotla de Ocampo, de 71 años de edad, nos comparte el siguiente testimonio:

Cuando yo era muy chamaquito, me tocó viajar en Ferrocarriles Nacionales de México; nos llevaba mi mamá a la Ciudad de México y teníamos que ir caminando desde aquí hasta Tepa El Chico para agarrar el tren; era por la mañana, entonces nos íbamos hasta México, hasta la central de Buenavista, ya de ahí iban mis hermanos por nosotros.

Y sí, efectivamente, en el tren se vendía mucha comida, una muy sabrosa, como gorditas, enchiladas, café y lo que no podía faltar: el buen pulque, porque en ese entonces se vendía mucho el pulque, era su auge, era su época. Nos gustaba mucho comprar las cajetas en cajita de madera, muy ricas, les cortábamos un cachito, como para agarrarlas de cucharita, y con eso nos las comíamos.

Mi mamá llevaba tunas, quelites, quintoniles o cosas que les llevaba a mis hermanos. A veces compraba en los vagones sopes o enchiladas del tren, aunque no era lo mismo comérselos ahí, que recalentarlos, la verdad [ríe...] y sí, fueron bonitas experiencias que, aunque nos agarraba lejos, porque de aquí de Acelotla a Venta de Cruz caminando está lejos, de aquí a Tepa también es lejos, y luego caminando o en burro, pues sí era cansado.

Recuerdo muy bien que en la estación del tren de Tepa se tomaba un cafecito, se probaba una enchilada, ahora sí muy ricas. Ahí había lugares de comida, como casetitas, o como les nombraban, pero parece que así, yo recuerdo mucho a la señora Rita, ahí iban mucho los pulqueros, los que iban a embarcar los barriles de pulque para México, y ferrocarrileros, casi todos iban a comer allá con la señora Rita, pero pues las demás enchiladoras no tenían puesto, recuerdo que vendían en sus canastas unos sopes que los hacían mucho con salsa verde, con sus rábanos y trozos de queso canasto.

Yo, sí seguiría viajando en tren, el probar ese sazón de la comida, de lo que hicieran: enchiladas, tamales, lo que fuera, pues era un alimento muy rico, porque lo hacían con mucha higiene y todo natural, porque las enchiladas, las gorditas, lo que vendieran,

pues era de maíz puro, no era como hoy, que ya todo está mezclado, transgénico [hace muecas de desagrado...]. Yo creo que su presentación y el sazón, así como te las vendían, era práctico para el viaje y barato para comer, pero bueno yo estaba muy joven y pues uno nomás se daba cuenta de que había vendedoras, pero como no viajaba tan frecuentemente, pues era difícil ubicarlas y conocerlas a todas, identificar quién era quién; lo importante es que llegara uno a su destino, a salvo y a tiempo.



*Francisco Suárez
Gómez, vecino de la
comunidad de Acelotla
de Ocampo.*

Catalina Cruz Trejo

Nació en Tepa El Chico, tiene 68 años de edad, y nos comparte el siguiente testimonio:

Yo conocí varias enchiladoras de ese entonces, ya que todas esas generaciones ya son difuntas, ya fallecieron; recuerdo a la señora Chimina, de la señora Cande, de Angelita, Amelia, Dolores, Filita, Julita, la difunta Marta, la difunta Lupe, luego fue su hija Esther, y pues de las jóvenes, la señora Lucila.

La señora Rita Trejo era mi mamá, quien se dedicaba a la venta de comida, atender su molino, a la venta de enchiladas, hasta del pulque. Mi mamá les vendía a los garroteros, a los maquinistas, a toda la tripulación, a todos ellos les hacía de comer. En ocasiones mandaba a los peones de vía, que estaban trabajando, les mandaba canasta, canastitas, pues, con comida, con alguna etiqueta con nombre.

Mi mamá tenía como un puestecito, aquí abajo, porque el otro era de mi abuelita, estaba bonito ese puesto chiquito, tenía su lavaderito dividido su cocina con madera y tenía para lavar sus trastes. Ahí preparaba los alimentos y lo que casi siempre pedían eran las enchiladas de tortilla, las que ponían en la cazuela, estaba el chile hirviendo y se lo vaciaban, luego le echaban aceite pero bien caliente arriba, volvían a vaciarle más chile y le ponían su cebolla, su queso, y si había lechuga, porque pues era algo cara, cilantro, pero que sabrosas, a veces las hacían con xoconostle, porque en ocasiones me mandaban a mí a juntarlo [sorprendida mencionaba...] me daba ahí unas espinadas para limpiarlas, que pá que te cuento, también hacía tacos de papa.

Se me olvidaba... cuando hacía las tortas de canasta, ella freía el huevo con papas y luego... este, ponía el bolillo en la lumbre, en el comal, le metía o muchas le metían nada más la rebanada y el huevo y luego le echaban aceite, así quedaba como frita y con el relleno, ¡qué sabrosa torta de papa con huevo!

La comida era barata, muy barata, todo en centavos, mismos con los que mi mamá debía mantener a nueve hijos. La vida era dura, pero nadie de mi familia continuó con la tradición de las enchiladas o de la venta en el tren; mis hermanas y hermanos se casaron, se descasaron y todo, y nadie vio o

entendió quizás la importancia de continuar, pues no les interesaba.

Mi suegro fue estibador y mi marido, pues, le hizo primero, cuando estaba joven, de vigilante; aprendió el telégrafo e iba a trabajarle a los jefes, luego ya se hizo telegrafista, y ya de ahí se hizo despachador, porque no fue jefe, se brincó, fue despachador, ninguno de mis hijos quiso ser ferrocarrilero, por flojos creo yo [ríe...]

Pero aquí en Tepa, aún se continua, antes con Juanita y Anselma, que sí le siguieron, ellas son hijas de la señora Lucila, como dirían, sí le aprendieron a su mamá. Hacen recordar cada vez que probamos los sopecitos. Ahora solo con Chema podemos seguir disfrutando del sabor y, como dicen, de la sazón.



Catalina Cruz Trejo, hija de la enchiladora Rita Trejo.

Anselma Ortiz Carpio

Nacida en la localidad de Tepa el chico, en la actual calle Zacatecas, número 10, la señora Anselma es la última enchiladora de la comunidad, y nos comparte su testimonio:

Formar parte de una familia ferrocarrilera me llena de orgullo, pues mi papá fue pintor de puentes y edificios, mi esposo garrotero de camino y conductor, mi cuñado garrotero, mis hermanos fueron electricistas y encargados de mantenimiento en la casa redonda, en Valle Ceilán, en Tlalnepantla, ahora sí que en diferentes lugares trabajaban, pero toda mi familia fue ferrocarrilera, inclusive mi mamá, que fue enchiladora del tren.

Mi madre me platicaba y me comentaba que ella empezó a vender por enseñanza o apoyo de una tía, fuimos once hijos, mismos que debía mantener, así que empezó a vender desde 1962. Yo soy de 1968, o sea que mucho antes que yo naciera mi mamá ya era vendedora y ella empezó a vender sus enchiladas con otras enchiladoras que había en el pueblo, porque habían varias, yo, ya más grande, cuando ya tenía uso de razón y todo, pues ya le empecé a ayudar a mi mamá, pues a veces me tocaba llevar al molino el maíz, a moler en el metate, porque recuerdo bien que la gente que tenía en ese entonces una licuadora, que más o menos empezaban, pues eran de economía, vamos a decirlo, alta; la mayoría de la gente del pueblo pues no era de una economía buena y tenían otras maneras de cocinar, con leña, con metate o molcajete.

Aquí en la comunidad de Tepa había dos molinos, uno era de la señora Juana y otro era de la señora Rita, hasta como por el 87, los retiraron, fallecieron las señoras y pues ya no les dieron de alguna manera, por decirlo así, uso. Los familiares los empezaron a quitar, supongo que ya no quisieron tenerlos y entonces ya teníamos que ir hasta Zempoala al molino, pero ya fue muchos años más adelante, cuando nosotros asistíamos a ese molino, comprábamos los cuartillos de maíz, lo poníamos a hervir en agua con cal, y al otro día lo enjuagábamos, lo llevábamos al molino y siempre teníamos masa.

Creo que muchos piensan, que en todos lados se vendían enchiladas, pero en los únicos lugares donde estaban, era en Ventoquipa, Xolox y aquí,

Tepa. Que yo recuerde, todas las vendedoras de enchiladas tenían venta, porque tenían su propia sazón, algunas otras, era la forma de presentación de su comida, lo que gustaba. Cuando las llamaban enchiladoras era por la venta de la tortilla enrollada en cazuela, con salsa, así caldosita, entonces por ejemplo, había personas que las hacían nada más con cilantro y rodajas de rábano, otras que le ponían nada más cebolla y queso, otras le ponían lechuga y cilantro, o sea, variaba, pero el sazón en la forma de hacerlas, pues era muy especial, porque siempre cargaban hacia un lado de la canasta una cazuela y cargaban aparte una bolsita con salsa, por si consumía la salsa, a las enchiladas le ponían más chilito y su muy buen queso, ese de trozo, con su lechuga revuelta, ya nada más le volvían a poner más, y del otro lado de la canasta sus sopos, entonces esa era la diferencia entre ellas, su forma de hacerlas, su sabor en cada una, recuerdo que no solo las enchiladas eran lo que vendían, [también] sopos, tlacoyos, tacos dorados, huevos hervidos, quesadillas, pero para la gente era parejo el llamarles enchiladoras.

Pero el tiempo se las fue llevando poco a poco y la última persona en las enchiladas fue mi mamá, de las enchiladoras de este pueblo, porque fueron varias, estaba la señora Herminia, la señora Ángela, la señora Esther, la señora Guadalupe, la señora Teófila, la señora Julia, la señora Dolores y Candelaria y mi madre, la señora Lucila, ya eran muy grandes de edad al lado de ella y ella fue la última.

Aquí en Tepa el Chico, porque aquí le dicen Estación Tepa, pero es Tepa el Chico, la mayoría de las personas que ya faltaron, sus familiares no siguieron, nadie continuó con esto de la venta de los sopos. A mí siempre me llamó la atención.

Lo que sí era muy característico de las enchiladoras eran sus baberos, todas las enchiladoras traían su babero y su canasta, y en esa época pues yo recuerdo que la mayoría de enchiladoras traían sus trenzas y sus peinetotas en su cabeza. Desafortunadamente algunas no se llevaban muy bien, por ciertas circunstancias que desconozco, pero sí, a veces andaban como en grupito, unas al frente de la sala, otras por acá, cerca de la garza, otras que en los pollitos, otras en la estación. Así en diferentes lugares de ese entonces.

Creo que el viajar en el tren son vivencias que las recuerda uno y pues son bonitas, porque nunca volverán, como por ejemplo, recuerdo al señor Salomón, que vendía los refrescos, el café, en una cubeta de acero. Se les llamaba agente de publicaciones, y ya empezaban ellos a decir aquel dicho que lo hace recordar a uno –¡No se baje la enchilada a golpe de pecho!, ¡refrescos, café, café!, así mi mamá y las enchiladoras ofrecían sus productos. Lo anunciaban en los vagones y se hacían paso, porque ¡iban llenos!, ¡muy llenos! Por ejemplo, mi mamá, me decía a veces –¡Bájate conmigo!, y yo la iba a dejar a la estación con su canasta y me decía –¡Me vas siguiendo en el recorrido de los carros y a lo primero que venda te lo doy!, que en realidad me lo aventaba por una ventanilla, entonces yo iba corriendo en lo que el tren estaba parado, un tiempo en lo que firmaba el conductor el libro de registro de llegadas y salidas, así pues, yo iba siguiendo a mi mamá y de momento volaba el montoncito del papel de estraza con el dinero, el mismo papel que utilizaba para despachar, nos enredaba los centavitos, lo que ya había vendido, y ya con eso agarrábamos para gastar, pues para comprar el maíz o cualquier cosa que hiciera falta, como las velas.



*Anselma Ortiz Carpio,
última enchiladora de
Tepa*



Antiguo Molino de la señora Juana.

En mi familia quedamos tres hermanas, pero nada más dos nos dedicamos a hacer esto, antes que mi madre también nos faltara, nosotras, yo y mi hermana Juana, empezamos a seguir vendiendo los sopes que ella vendía, porque mi madre pues era muy conocida y muy buscada para los sopes, pero hace poquito pues desgraciadamente tuvimos un accidente y mi hermana falleció, entonces me quedé yo, ahorita pues la gente me sigue preguntando, ¿no habrá sopes? ¿ya no venderás? Ahorita seguí de alguna manera como lo hacíamos mi hermana y yo, ahorita lo estoy haciendo como antes, el moler en el metate la papa, este, el seguir juntando el xoconostle, el seguir con esta tradición familiar, el continuar con la sazón, para que no se pierda, esperando que mi familia lo pueda continuar.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Bonilla Isabel, "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", *Mirada Ferroviaria*, núm. 32, enero-abril, 2018, pp. 2-7, en: <https://www.miradaferroviaria.mx/la-participacion-de-la-mujer-en-los-ferrocarriles-nacionales-de-mexico-durante-las-primeras-decadas-del-siglo-xx-un-acercamiento-desde-las-fuentes-documentales-del-cedif/>

Rangel Vargas, Lucina, Raquel Díaz M.; Tilman Pfannkuch, "Elaboración de la cartografía del patrimonio cultural inmueble ferroviario", *Mirada Ferroviaria*, núm. 34, septiembre-diciembre, 2018, pp. 5-8, en: <https://www.miradaferroviaria.mx/wp>

UFET, Acervos documentales, Tepa el Chico, 2024

Vélez Rocha, Covadonga, "De tráfico y gritería: Un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México", *Mirada Ferroviaria*, núm. 8, mayo-agosto, 2009, pp. 37-38, en: <https://www.miradaferroviaria.mx/wp>

Citas

[1] Licenciada en Historia de México por la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, tiene un Diplomado en Creación, resguardo, conservación y difusión de documentos de historia y tradición oral, por la ENAH, ENBA, IPN y otro Diplomado en control y administración de Archivos por el ITAIH. Es Especialista en Restauración Documental y Fotográfica en Adabi de Mx. Gestora y Promotora cultural (Día del Ferrocarrilero, Programas Lectores y Locutora en Historiando-Ando). Contacto: aidefloress18@gmail.com

[2] Isabel Bonilla, "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", *Mirada Ferroviaria*, núm. 32, enero-abril, 2018, pp. 2-7.

[3] Lucina Rangel Vargas, Raquel Díaz M., Tilman Pfannkuch, "Elaboración de la cartografía del patrimonio cultural inmueble ferroviario", *Mirada Ferroviaria*, núm. 34, septiembre-diciembre, 2018, pp. 5-8.

[4] UFET, Acervos documentales, Tepa el Chico, 2024

[5] Covadonga Vélez Rocha, “De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 8, mayo-agosto, 2009, pp. 37-38, en: <https://www.miradaferroviaria.mx/wp>

DE LOS IMAGINARIOS A LA PUESTA EN VALOR: LA PROPUESTA CIUDADANA DEL PAISAJE PATRIMONIAL DE UNA RUTA CULTURAL FERROVIARIA

FROM IMAGINARIES TO HERITAGE VALUE: A CITIZEN-LED PROPOSAL FOR THE CULTURAL RAILWAY LANDSCAPE

Lizbeth Celaya Vargas¹
María Teresa Ventura Rodríguez²
Carlos Montero Pantoja³

Resumen

Este artículo presenta algunos resultados del proyecto de investigación doctoral centrado en el estudio del paisaje patrimonial contemporáneo de una ruta cultural ferroviaria. El caso de estudio se enfoca en la antigua Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco (FC-SRyA), activa entre 1899 y 1937, cuyo trayecto recorría desde la Ciudad de México hasta Atlixco, Puebla, atravesando comunidades en el Estado de México y Morelos. Aunque el ferrocarril dejó de operar hace casi un siglo, sus huellas materiales e inmateriales siguen presentes en el territorio, influyendo en la configuración identitaria de las comunidades. La investigación examina cómo estos paisajes son resignificados desde la ciudadanía, y cómo su puesta en valor implica procesos de apropiación, memoria colectiva y lucha social. Más allá de la declaratoria patrimonial, se analiza cómo las comunidades interpretan, conservan o transforman estos espacios, en medio de tensiones entre lo que se recuerda y lo que se olvida. El estudio plantea que el paisaje patrimonial no solo representa una herencia material, sino también un escenario de disputa, esperanza y contradicción.

Palabras clave: paisaje patrimonial, imaginarios, puesta en valor, resignificación ciudadana, ruta cultural ferroviaria.

Abstract

This article presents selected results and insights from a doctoral research project focused on the contemporary heritage landscape of a cultural railway route. The case study centers on the San Rafael and Atlixco Railway Company (FC-SRyA), active between 1899 and 1937, whose route stretched from Mexico City to Atlixco, Puebla, crossing through the State of Mexico and Morelos. Although the railway ceased operation nearly a century

ago, its material and immaterial traces remain embedded in the region's landscape, culture, and collective memory. The study highlights how these remnants contribute to local and communal identity formation and how citizens engage in processes of reinterpretation and appropriation. Going beyond formal heritage designation, the research explores the tensions between memory and oblivion, preservation and transformation. It examines how communities reclaim the cultural significance of the railway through grassroots efforts that give new value to the landscape. The paper reflects on the theoretical-methodological framework of the study and emphasizes the landscape as both a space of memory and of civic struggle, where heritage becomes a site of negotiation, conflict, and hope.

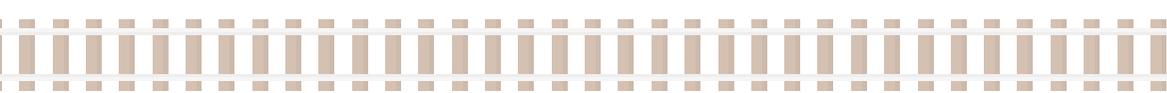
Keywords: heritage landscape; imaginaries; heritage valorization; citizen re-signification; cultural railway route.

Aproximaciones teórico-metodológicas

Observar un paisaje patrimonial requiere de la experiencia crítica de la realidad. Esta mirada teórica, como su nombre lo indica, tiene origen en la teoría crítica, desde la Escuela de Frankfurt⁴ siguiendo específicamente postulados de autores como Theodor Adorno y Max Horkheimer quienes proponen ir más allá de los planteamientos acordados sobre la realidad, en este sentido el propio entendimiento de patrimonio se asume como un concepto complejo.⁵

El Manual metodológico de la UNESCO define al patrimonio como un producto y un proceso que suministra a las sociedades un caudal de recursos que se heredan del pasado, se crean en el presente y se transmiten a las generaciones futuras para su beneficio. Esta definición asume elementos materiales e inmateriales.⁶

Consideramos que para insertar una mirada crítica al entendimiento del concepto patrimonio es necesario además entender que estas denominaciones parten de decisiones históricas, sociales, políticas y económicas, que representan espacios de pugnas contemporáneas en las que debemos resaltar el papel de los ciudadanos como sus principales actores. A esto hay que añadir la importancia de la influencia territorial en estos procesos, por lo cual su concepción está íntimamente ligada al entorno natural, cultural, histórico, político y económico, tomando en cuenta la relevancia de la de libre decisión ciudadana, sobre todo si pensamos en acervos que representan espacios materiales y simbólicos de gran importancia para las comunidades.



Sumamos a la reflexión el enfoque socioterritorial que nos permite definirlo como un fenómeno contemporáneo, complejo y dinámico que se asienta y mueve a lo largo de territorios, a través de la memoria colectiva mediante la cual el patrimonio es perceptible y se experimenta como parte de un todo, en el que se conjugan el espacio, la historia, la cultura y la acción ciudadana, para conformar un paisaje patrimonial en el que cada elemento es importante.

En nuestro caso, de manera específica hacemos alusión a la rememoración de un paisaje patrimonial que se refiere a los acervos y a la memoria ferroviaria en México. El Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (CNPPCF-MNFM) identifica estos bienes como elementos diversos de valor histórico, artístico y tecnológico que pueden apreciarse en cientos de estaciones de pasajeros y de carga; talleres, tanques de agua, casas de máquinas y redondas; obras de ingeniería como puentes, túneles, locomotoras, herramientas, obras de arte, cine y literatura.⁷

En nuestro caso, el elemento estructurador de estos paisajes es el recorrido mismo, en el que el tendido de vía es el elemento estructurador, al ser un elemento que se entrelaza y logra amalgamar a todos los elementos del paisaje a lo largo de la ruta del Ferrocarril Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco (FC-SRyA). Es decir, que el recorrido indicado por el tendido de la vía y todo lo que representa, como la transformación del entorno territorial para el paso del tren, sus sitios, estaciones, huellas, así como la evocación cultural y simbólica del ferrocarril, constituyen los elementos y fenómenos de este paisaje patrimonial.

A tal planteamiento conceptual sigue la pregunta ¿cómo damos cuenta de un paisaje patrimonial a partir de los conceptos teóricos planteados? La perspectiva crítica del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria hace referencia a la aproximación empírica necesaria para el transecto sistematizado de la unidad del paisaje, reconociendo que el papel del investigador se ubica en cierta realidad histórico-político-territorial que hace necesaria una aproximación horizontal y ética ante el espacio y sus diferentes aldeas culturales, con el fin de entender cómo está constituida, dividida y al mismo tiempo estrechamente enlazada.

Propuesta metodológica aplicada a un estudio de caso

Pretendemos que la propuesta planteada permita atender el estado de paisajes patrimoniales de rutas culturales en riesgo por sus condiciones diversas; de ubicación en territorios

urbanos, rurales, despoblados, de uso de suelo diverso, por la extensión de sus infraestructuras que combinan tendidos de vías, estaciones, tanques de agua, puentes, túneles, tajeas y otros sitios, por sus referentes naturales. En el caso que nos ocupa, por la estrecha relación con el volcán Popocatepetl, pero sobre todo por la importancia del hito histórico que lo conformó y porque sigue siendo un tema de fundamental importancia en la configuración identitaria y en los procesos de acción ciudadana en los que se incluyen memorias, crónicas, leyendas, fotografías y sus significados ciudadanos compartidos, tanto en el territorio físico como en las configuraciones de los territorios digitales, sin los cuales no puede entenderse el mundo contemporáneo. De esta manera, la propuesta puede ser utilizada en la investigación y puesta en valor de diferentes paisajes patrimoniales de rutas culturales ferroviarias en condición de riesgo.

A partir de esto planteamos la estrecha relación metodológica hacia el reconocimiento del paisaje desde la geografía cultural y la búsqueda de la memoria colectiva desde un enfoque antropológico, planteados ambos desde la etnografía, aplicada sobre un estudio de caso a partir de las siguientes acciones generales:

- Identificación de la ruta ferroviaria espacial y temporalmente, a partir del estudio de su vida activa y abandono para definir la unidad del paisaje.
- Gestionar la entrada al terreno para determinar los grupos focales de la unidad de paisaje por su cercanía e identificación con los acervos y la memoria a la que evocan.
- Diseñar los instrumentos para la recolección de la información desde el estudio del paisaje definido por la geografía cultural y la etnografía de forma horizontal y participativa. Algunos ejemplos son: revisión de paisaje, entrevistas informales, recorridos in situ de la ruta con informantes clave para su georreferenciación y entrevistas a profundidad; inventario de elementos materiales e inmateriales junto con los informantes clave; socialización de los procesos de investigación dentro de la comunidad y en redes sociales para gestionar procesos de retroalimentación y puesta en valor.

Ingreso a la investigación desde terrenos on y off line

Las primeras aproximaciones a la ruta del FC-SRyA nos permitieron entender que era posible observar el paisaje de la ruta del ferrocarril en estudio desde la memoria ciudadana, gracias a las socializaciones que realizaban en redes sociales de plataformas colaborativas como YouTube y Facebook, en

dinámicas de contenidos ciudadanos desde la observación del paisaje 2.0,⁸ esto permitió la gestión para ingresar al terreno de investigación virtual y físico. A partir del planteamiento denominado “etnogeografía 2.0” presentamos parte de lo realizado durante el recorrido teórico-metodológico y empírico que resultó tan importante y permitió ir más allá de la búsqueda de un imaginario que constituyera la denominación de un paisaje patrimonial, para ser testigos y partícipes de su puesta en valor.

Memoria colectiva y la perseverancia del recuerdo, las comunidades que desafían el deterioro y el consecuente olvido

La vida activa de La Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco (FCSRyA) formó parte del ideario porfirista que en el año de 1899 pretendía vincular empresas como la Compañía Papelera de San Rafael y la Fábrica de Hilados, Tejidos y Estampados de Metepec, ambas pertenecientes al consorcio comercial conocido como Compañía Industrial de Atlixco [CIASA].⁹ El hito histórico al que aludimos ha sido ampliamente estudiado desde su perspectiva histórica,¹⁰ basta reconocer que significó un evento importante que unificaba el esfuerzo empresarial de muchas más industrias de la zona que circundaba la región sur de las faldas del volcán Popocatepetl y que hacían uso de la riqueza hídrica, forestal y material de estos territorios.¹¹ También representaba la llegada de nuevas tecnologías y el cambio social y laboral al que se enfrentaban las poblaciones por las que esta empresa se desplazaba, conformando cambios en las fuerzas sociales, económicas y políticas en la zona.



F.C. San Rafael y Atlixco, puente de Metepec, Méx. Fuente: Fototeca Nacional-D.R. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, en: <https://mediateca.inah.gob.mx>

Actualmente son muchas las comunidades que refieren como pasado común al hito histórico que representó la llegada, vida y el posterior abandono de la vida activa de este ferrocarril, y las huellas que dejó son evidentes a lo largo de su antiguo tendido de vía, entre ellas está la conformación de este presente con potencialidad histórica a partir de la revisión de parte del recorrido que realizamos con la Asociación Civil Puentes Porfirianos.

La denominación ciudadana de un paisaje patrimonial desde la comunidad de Ecatzingo, vista desde Puentes Porfirianos A. C.

Ecatzingo de Hidalgo fue uno de los puntos de encuentro entre una de las secciones del FC-SRyA, conocida como la Sección México y el Ferrocarril Forestal.¹² El primero correspondía a un ferrocarril de vía angosta con servicio de carga y pasajeros y el segundo era un tendido de vía Decauville, que era un tipo de vía de formato más angosto, utilizado en zonas industriales y tiros mineros. Uno de los puntos de encuentro de vía en estos dos formatos se daba en Ecatzingo para la carga y descarga de materiales como madera y carbón, entre otros. Para tales actividades era necesaria la existencia de estaciones con astilleros, lo cual generó espacios de trabajo locales y la contratación de trabajadores que llegaban de poblaciones aledañas, los cuales han sido recientemente reconocidos ya que existía poca información de fuentes primarias sobre esta vía Decauville. Lo anterior puede entenderse al reconocer que este tipo de vía era de uso particular en terrenos que pertenecían a la empresa papelera de San Rafael, de la cual se conocen pocos reportes, aunque es clara la anotación sobre su existencia y que se denominaba Ferrocarril Forestal.¹³

El siguiente mapa forma parte de un estudio sobre vías angostas en el que se lee: “Projected but never built”, que quiere decir “proyectado, pero nunca construido”, y que corresponde al Ferrocarril Forestal. En este mapa se observa el sitio que ocupaba la comunidad de Ecatzingo.



Trazado del tendido de vía del FC-SRyA.¹⁴

Lo anterior se comprueba no solo con la evidencia obtenida de fuentes primarias, sino también por los restos materiales que quedan y por la evocación de este pasado común en la memoria colectiva. Estas actividades dejaron huellas de gran importancia a lo largo de la comunidad, ya que se observan incluso tramos con tendido de vía, terraplenes, espacio natural transformado para el paso del tren, puentes, tajeas, túneles, bóvedas, restos de estaciones, talleres, pero, sobre todo, existe la rememoración de un pasado que constituye un legado que brinda sentido de vida y reconocimiento identitario a gran parte de la comunidad.

Los esfuerzos por el reconocimiento de Ecatzingo como parte de este paisaje patrimonial son diversos y no solo implican el tramo de la ruta que pertenece a su comunidad, sino que el conocimiento que conservan inicia en el denominado kilómetro cero de la empresa del FC-SRyA y se integra con fenómenos y elementos materiales e inmateriales que conforman un paisaje patrimonial. Gran parte de ellos puede encontrarse en redes en las que investigadores ciudadanos, cronistas y deportistas, entre otros, promueven excursiones hacia los restos de sitios, así como videos que muestran recorridos físicos. Además de esto, existen crónicas de charlas con campesinos y pastores, y en todas se exalta la importancia de la comunidad dentro de este paisaje. El recorrido que presentamos en este capítulo debe tomar en cuenta que:

- La investigación documental de fuentes primarias es de sistematización reciente en la Sección México. El caso más estudiado es el de la Sección Atlixco, debido a la importante investigación hecha por varios autores sobre la Fábrica de Hilados, Tejidos y Estampados de Metepec y su vinculación con la Compañía del FC-SRyA, así que son menos conocidas las inspecciones de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), cuyos reportes eran entregados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), los cuales dan cuenta de la Sección México, sin dejar de lado las menciones al Ferrocarril Forestal dentro de la vida activa de esta empresa.
- El recorrido y los sitios que incluye se encuentran en terrenos de difícil acceso, ya que se ubican en zonas urbanizadas en las que el terraplén del tendido de vía ha sido ocupado con construcciones y algunos de sus tramos se han convertido en caminos ejidales, calles y carreteras. Además, algunos sitios son de difícil acceso porque se ubican en la baja y alta serranía de las faldas del volcán Popocatepetl.
- La velocidad de envejecimiento y de deterioro por intemperismo es alta por las condiciones orgánicas de los durmientes, así como por la humedad relativa y la consecuente corrosión del metal por los cambios

bruscos de temperatura. El factor antrópico de deterioro también se intensifica por el abandono y el tamaño de los tramos de vía que son fácilmente sujetos al robo y vandalismo, y a esto se suma el deterioro ocasionado por el impacto de temblores y terremotos que afectaron de manera sustantiva algunos de los sitios que pertenecen al ferrocarril.

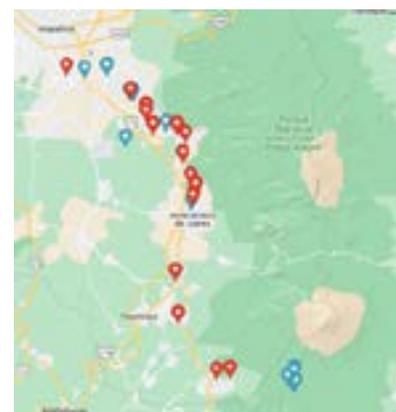
Todo esto representa un panorama con porcentajes altos de olvido y desaparición de un tramo que no había sido acreditado como parte del recorrido de este ferrocarril, pero del cual es posible hacer un seguimiento puntual sobre el antiguo trazo del tendido de vía, acompañado de crónicas y anécdotas de gran importancia para los miembros de la comunidad de Ecatzingo.

Los esfuerzos conjuntos de investigación y resignificación de parte de la comunidad vinculada a las actividades de nuestra investigación permitieron que realizáramos transectos de manera conjunta sobre la ruta y que nos diéramos cuenta de una de estas experiencias a partir del recorrido del grupo ciudadano de Ecatzingo llamado "Puentes Porfirianos".

La experiencia del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, la memoria ferroviaria desde Amecameca hacia Ecatzingo

Una de las actividades planteadas como parte del proyecto de investigación contempló el acercamiento a los terrenos de investigación desde la socialización de la propuesta de un paisaje patrimonial en formato de transmisión híbrido, a partir del cual identificamos el interés de parte de ciudadanos, grupos organizados y ayuntamientos, y así fue cómo se dio el primer encuentro con el profesor José Luis Reyes y con un nutrido grupo que después se convertiría en la Asociación Civil Puentes Porfirianos.

En el siguiente mapa se muestra el recorrido referenciado y la ubicación de algunos de los elementos que configuran este paisaje patrimonial. Debe aclararse que esta ruta no constituye la totalidad del paisaje que custodian. De manera contraria, presentamos el tramo de la ruta que presenta más complicaciones para su resguardo y puesta en valor.



Mapa 1. Recorrido del paisaje patrimonial del FC-SRyA de Puentes Porfirianos, tramo Tlalmanalco-Ecatzingo. Fuente: Base Google Maps, georreferencias de elaboración propia.

Iniciamos el recorrido en Tlalmanalco, acompañados por el profesor José Luis Reyes, el arquitecto Óscar Sánchez y miembros de la comunidad de Ecatzingo, en la que se integraron familias, profesores y deportistas de la comunidad, que fundamentan gran parte de su sentido identitario.

El recorrido inició en Tlalmanalco, un punto desaparecido dentro de los restos de la infraestructura ferroviaria, pero recordado por la memoria colectiva como el inicio de un recorrido que lleva hacia un lugar simbólico del cual provienen y representa su legado histórico. Asimismo, debe anotarse que nuestros guías tienen reconocimiento del paso del tendido de vía y su intersección con el Ferrocarril Interoceánico el cual puede ubicarse sobre la plancha de nuevas avenidas y la construcción de un gran centro comercial.



Inicio de la jornada en Tlalmanalco. Fuente: elaboración propia.

A partir de este punto observamos que la memoria colectiva resguarda de manera clara la ruta del terraplén del tendido de vía, el cual aparece en las crónicas sobre eventos históricos cargados de detalles, que ubican materiales, tales como como puertas, bardas y restos de talleres e instalaciones del ferrocarril en su paso por Chalco.



Restos de la hacienda de la Compañía, en San Gregorio Cuautzingo, Estado de México. Fuente: Elaboración propia.

El recorrido tiene en cuenta el vasto tejido que incluye haciendas y empresas, así como otros sitios. Destaca la hacienda de la compañía, la Fábrica de Hilados y Tejidos Miraflores, lugares sobre los que se comenta, desde la historia oral, la crónica del FC-SRYA, en cuanto a la compra de sus terrenos y el derecho de vía por el que accedían por decreto a hacer uso de todos los elementos del espacio que pudieran utilizar, como materias primas. Esto es importante en cuanto a los detalles de los materiales que son únicos en esta zona, como, por ejemplo, el uso de balasto distinto al que se utiliza normalmente hecho a base de piedras que corresponden a las obtenidas en los terrenos que pertenecían al FC-SRYA y que tienen la característica de tener un color rosa, a diferencia del original, que es color gris.

El contexto social de la memoria hace referencia a la lectura ciudadana del territorio y reconoce, en el trazado de las calles, el paso del antiguo tendido de vía, lo cual explica lo angosto de algunas avenidas y la curvatura que respetaba el lineamiento del paso de vía, que tras su desaparición se desdibuja ante la pérdida de su infraestructura.

En nuestro camino observamos que la trayectoria del tren transita por zonas urbanas hacia zonas rurales, en las que ahora hay calles y avenidas que provienen de caminos rurales y pasos ejidales en los que la memoria de los informantes aclara que a los antiguos caminos de diligencias y a los caminos reales les siguió la construcción de terraplenes para el paso del Ferrocarril.



Caminos reales, después convertidos en terraplenes para el paso del ferrocarril, en San Mateo Tezoquipan, Estado de México. Fuente: elaboración propia.

El planteamiento de paisaje patrimonial reconocido por los miembros de Puentes Porfirianos incluye en el recorrido el reconocimiento de los ríos que alimentaban la zona y a las diferentes haciendas que daban servicio a las grandes industrias, como el río Tlalmanalco. También se reconocen los puentes de origen colonial, que después fueron usados en la vida industrial a través del ferrocarril, que era parte fundamental en el tejido de infraestructura para el abastecimiento de materias primas y venta de productos.



Puente del río Tlalmanalco en Chalco. Fuente: elaboración propia.

El tendido de vía sostenía puntos de distribución en los nodos productivos importantes de la zona, uno de los cuales era la hacienda de la compañía, propiedad de la Iglesia, que después sería comprada y explotada por Íñigo Noriega. Hacia el frente, el profesor José Luis distingue dos tipos de tabiques, los de origen colonial y los de origen industrial, también se ubican huellas de balazos, producto de ataques armados durante la Revolución mexicana.



Detalle de la fachada de la hacienda de la compañía, se observa el detalle de los orificios de balas. Fuente: elaboración propia.

Hay un proceso de observación profundo sobre los restos materiales y ello permite posicionar a los miembros de Puentes Porfirianos en un lugar histórico del que logran apropiarse. Un ejemplo es la hacienda del Moral, en la que se atestigua el sutil paso de la vida hacendaria a la vida industrial. Lo que coloquialmente podría denominarse una ruina, es un banco de información para el grupo, y un ejemplo claro de esto es el comentario que realizan sobre dos tipos de tabiques que componen los muros. El profesor José Luis explica que encontraron algunos que se distinguen en los muros como más antiguos y existen otros que tienen una marca que indica que se produjeron de manera industrial, ya que se observa el dato de manufactura de la compañía que manejaba el consorcio de Íñigo Noriega en sus fábricas dentro de San Rafael.



Restos de hacienda del Moral en el paso del FC-SRyA. Fuente: elaboración propia.

Fragmentos de historia y lucha por el recuerdo

A lo largo del recorrido surgen relatos sobre vivencias personales, que son de gran importancia y permiten entender el lugar determinante del paisaje patrimonial en el mundo contemporáneo. Por ejemplo, don Aurelio Valencia comenta que fue trabajador ferroviario desde su niñez; que sirvió en el ferrocarril de Ozumba, y por lo mismo conoce de manera profunda la vida ferroviaria, y con esa destreza laboral de vida reconoce los terraplenes, los muros naturales transformados por su paso.



Don Aurelio Valencia.
Fuente: elaboración propia.

Tiene claro el movimiento obrero ferroviario que se vivió en los últimos años del FC-SRyA y hoy trabaja por el rescate de la cultura Chalca y Xochimilca que brindó la mano de obra a las cuadrillas de tendido de vía del FC-SRyA y en los campamentos de los aserraderos de la Compañía Papelera de San Rafael que sirvieron en Ecatzingo, La Laja y en el propio Ozumba. Su lucha y su presencia en el recorrido obedecen a la búsqueda de la resignificación de los caminos dejados por los terraplenes del ferrocarril y al papel de Chalca y Xochimilca en la vida ferrocarrilera de la zona.



"Chozas de los leñadores, campamento de La Laja, México". I. O. reverso: "Número 18. Campamento de La Laja. FC-SryA. Atlixco. Chozas de leñadores. Xochimilco". Fuente: Fototeca Nacional / D.R. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, en: <https://mediateca.inah.gob.mx>.



De izquierda a derecha: doctora Tere Ventura, Felipe Ángel Vergara Vargas, miembro del Club de Atletismo Los Rudos, de Ecatzingo, Óscar Sánchez, investigador ciudadano, miembro de Puentes Porfirianos y don Aurelio Valencia, informante clave de la comunidad de Ozumba.
Fuente: elaboración propia.

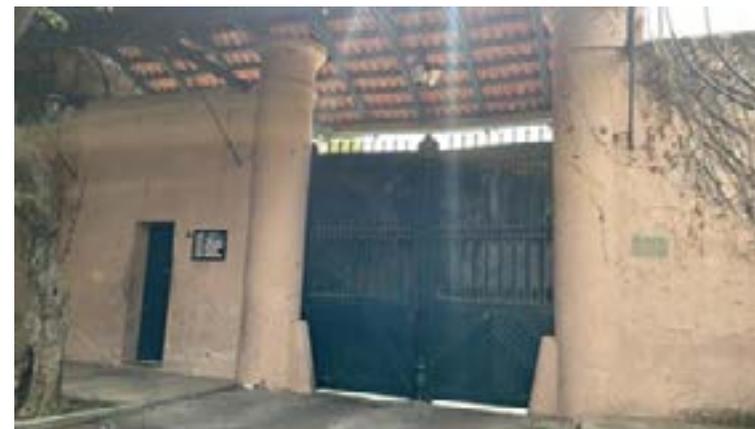
Es importante destacar que las haciendas se asentaban junto al caudal de los ríos que proveían el vital líquido para las actividades productivas y de supervivencia en este tramo. Hoy día, todos se encuentran contaminados.



El doctor Carlos Montero y el profesor José Luis realizan trayecto de observación en el caudal del río de la hacienda del Moral, ahora contaminado. Fuente: elaboración propia.



Rancho Santa Cruz en San Rafael, Estado de México, paso del FC-SRyA hacia Tlalmanalco. Fuente: elaboración propia.



Fábrica de hilados y tejidos Miraflores. Contaba con conexión al ferrocarril en San Rafael en el Estado de México. Fuente: elaboración propia.

Ingresando a zonas con mayor urbanización dentro del mismo San Rafael encontramos una de las estaciones icónicas de la ruta, la estación Esperanza, y resulta interesante realizar un breve análisis sobre este lugar de la memoria. Si bien dentro del ejercicio ciudadano este bien es de pertenencia colectiva, el sitio se encuentra habitado por particulares en una situación jurídica poco clara. Este vacío ha provocado su abandono y deterioro progresivo.



Arribo del tren cargado con madera, Estación Esperanza Fuente: Fototeca Nacional / D.R. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México. <https://mediateca.inah.gob.mx>.



Rancho Santa Cruz en San Rafael, Estado de México, paso del FC-SRyA hacia Tlalmanalco. Fuente: elaboración propia.

En términos generales este es el complejo estado en el que se encuentra gran parte de este tramo de la ruta, que dista mucho de los bienes que se encuentran en resguardo en la comunidad de Ecatzingo, que ya lograron ser registrados ante Sitios y Monumentos. Se trata de una situación contradictoria, porque dentro de la memoria colectiva de diferentes aldeas culturales estos sitios son considerados verdaderos lugares de la memoria, pese a lo cual es incierto el libre acceso a ellos, el cuidado que requieren y el futuro de estos importantes sitios.

Algunos kilómetros más adelante, siguiendo la ruta, el estado de conservación de los siguientes tramos es bueno debido a que se protegieron ante la vista con un largo campo de enredaderas. Esto puede observarse en cantera Púlpito del Diablo, un lugar muy interesante por las leyendas que conserva.

Una de las leyendas cuenta que en el punto alto de la montaña que enmarca la cantera, quienes pasaban en el tren, sobre todo por las tardes y las noches, podía observar a un demonio sentado sobre las rocas, que observaba directamente a los pasajeros.¹⁵



Cantera Púlpito del Diablo, Santo Tomás Atzingo, Estado de México. Fuente: elaboración propia.



Detalle de la vía: se observa su buen estado de conservación; la velocidad del deterioro se considera equilibrada. Fuente: elaboración propia.

A partir de estos tramos de la ruta el tendido de vía ha sobrevivido en gran parte del recorrido, pero aún es necesario documentar la gran importancia simbólica del lugar para la memoria dentro de los marcos sociales del recuerdo.



Óscar Sánchez y José Luis Reyes, quienes se dedican al rescate, conservación y resignificación del FC-SRyA. Fuente: elaboración propia.



La profesora Argelia posa con la camiseta conmemorativa de la primera carrera de puentes porfirianos y los rudos de Ecatzingo "Por el gusto de verte correr". Fuente: elaboración propia.

Uno de los últimos sitios antes de llegar a la estación de Ecatzingo es el puente de San Antonio Tlaltecuaahuacan, el cual ha experimentado intervenciones posteriores de cemento sobre la construcción original y el tajo que protege ya no cuenta con afluente de agua, lo que lo convirtió en una barranca de basura.



Puente de San Antonio Tlaltecuaahuacan

El recorrido llega hasta Ecatzingo de Hidalgo, en la denominada estación de Ecatzingo, que es un punto reconocido, estimado y referenciado por toda la comunidad, aunque es el único punto de los sitios de la comunidad que actualmente es propiedad privada y se utiliza como parte de un corral para resguardo de animales.

Conclusiones. La ciencia al servicio de la comunidad para la puesta en valor de un paisaje patrimonial

El camino para lograr la resignificación de un paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria como la que se explicó en estas líneas tiene distintas aristas. Muchas las comunidades se sienten apegadas a esta ruta y el camino que han recorrido para su reconocimiento ha sido largo. Los siguientes puntos que vinculan al tramo de Amecameca con Ecatzingo demuestran que las condiciones de conservación material, territorial y comunitario se dan de manera distinta a lo largo de la unidad del paisaje en estudio.

Sin duda alguna, la búsqueda realizada por la comunidad de Ecatzingo de Hidalgo para conservar los puentes, túneles, bóvedas, objetos, leyendas y crónicas es un ejemplo de éxito, a pesar de los múltiples conflictos que han tenido que enfrentar, en este sentido. La vinculación de una propuesta de investigación al servicio de la comunidad encuentra eco de ida y vuelta, el apoyo que soporta el servicio de una propuesta teórico-metodológica clara logra que el concepto de paisaje patrimonial sea asumido por la comunidad, en este caso, a través de la Asociación Civil Puentes Porfirianos, se logró la creación del Parque Ecoturístico de Tlanamacoyan y el registro

de los sitios ante Sitios y Monumentos. Puentes Porfirianos también incidió, mediante faenas comunitarias, en la limpieza de los terraplenes y restos de los tendidos de vía, así como en la limpieza de los manantiales de agua cercanos a la ruta, y en la organización de carreras, trails, rutas ciclistas a lo largo de las bóvedas que se han denominado Puentes Porfirianos.

Inspección de la estación de Ecatzingo hecha por el doctor Carlos Montero con miembros de Puentes Porfirianos. Fuente: elaboración propia.



Investigadores y miembros de Puentes Porfirianos en la bóveda de Chichilacaxtla. Fuente: elaboración propia.

Fuentes consultadas

Archivos

Archivo General de la Nación (AGN) Gobierno de México

Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec (AHMIM) DIHMO – BUAP

Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF) – Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) – Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM)– Secretaría de Cultura (SC).

Mapoteca Manuel Orozco y Berra - Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera – Gobierno de México.

Mediateca del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) – Secretaría de Cultura (SC) – Gobierno de México.

Internet Archive (archive.org) – Alexa Internet – Biblioteca del Congreso.

Bibliografía

Adorno, T. W., Epistemología y ciencias sociales. Madrid: Trotta, 1975. (Frónesis Cátedra)

Castellanos, M., Tan lejos y tan cerca los asaltos de fuerzas revolucionarias a la fábrica textil de Metepec, vol. 1. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), 2009.

Celaya Vargas, L. y M. T. Ventura Rodríguez, M. “El Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Paisaje patrimonial ferroviario y su resignificación ciudadana”, Topofilia, núm. 26, 2023, pp. 181–211, en: <https://topofilia.buap.mx/index.php/topofilia/article/view/359>

CNPPCF-MNFM, Gobierno de México. Patrimonio ferroviario, 2023, en: <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-nacional-para-la-preservacion-del-patrimonio-cultural-ferrocarrilero>

Ferreira, P., “El paisaje ferroviario. Miradas geoexperimentales”, en Universidad de Murcia (ed.), III Jornadas de patrimonio industrial activo, 2014, pp. 74-83, en: https://www.researchgate.net/publication/267064200_El_paisaje_ferrocarrilero_Miradas_geoexperimentales_The_railway_landscape_Geoperceptions_looks

Guido, G., "Razón instrumental, dominación de la naturaleza y modernidad: la teoría crítica de Max Horkheimer y Theodor Adorno", *Theomai*, vol. 9, núm. 13, 2004, en: <https://doi.org/1666-2830>

Hoferer, H., H. Schneider, M. E, Del Río y J. R. Gómez, "El antiguo Ferrocarril de San Rafael y Atlixco S. A. Historia y restos materiales en el estado de Puebla", en: EUMED-UACH-CMCPI (eds.), *El patrimonio de la industria mexicana y la arqueología industrial*, vol. 1, 2018, pp. 179-198, en: <https://www.eumed.net/libros/1816/1816.pdf>

UNESCO. *Manual metodológico*, 2014 en: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000232374_spa

Citas

[1] Antropóloga social por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, maestra en investigación del patrimonio cultural con especialidad en restauración de bienes muebles históricos por la Universidad Iberoamericana campus Puebla, doctora en estudios socioterritoriales eje terminal patrimonio cultural y turismo por el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vález Pliego" de la BUAP.

Contacto: lizabeth.celayavargas@viep.com.mx

[2] Doctora en Historia por la Universidad Autónoma de Puebla. Se ha desempeñado como docente en las licenciaturas de diversas facultades de la BUAP. Actualmente es Profesora-investigadora de Tiempo Completo en el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vález Pliego" de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, y profesora en los posgrados de Historia y Doctorado en Estudios Socioterritoriales del mismo Instituto. Fundadora y coordinadora de los seminarios permanentes de Historia, Tecnología y Cultura Industrial e Historia de los Movimientos Sociales.

Contacto: maria.ventura@correo.buap.mx

[3] Docente-Investigador Titular de la BUAP desde 1976, adscrito al Programa de Posgrado en Estudios Socioterritoriales del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vález Pliego" de la BUAP.

Contacto: carlos_monterop@hotmail.com

[4] G. Guido, "Razón instrumental, dominación de la naturaleza y modernidad: la teoría crítica de Max Horkheimer y Theodor Adorno", *Theomai*, vol. 9, núm. 13, 2004.

[5] T. W. Adorno, T. W., *Epistemología y ciencias sociales*.

[6] UNESCO, *Manual metodológico*, 2014, en: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000232374_spa

[7] CNPPCF-MNFM, *Gobierno de México. Patrimonio ferroviario*, 2023, en: <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-nacional-para-la-preservacion-del-patrimonio-cultural-ferrocarrilero>

[8] P.Ferreira, "El paisaje ferroviario. Miradas geoexperimentales", en Universidad de Murcia (ed.), *III Jornadas de patrimonio industrial activo*, pp. 74-83.

[9] M. Castellanos, M., *Tan lejos y tan cerca los asaltos de fuerzas revolucionarias a la fábrica textil de Metepec*.

[10] Entre otros: L. Celaya Vargas y M. T. Ventura Rodríguez, "El Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Paisaje patrimonial ferroviario y su resignificación ciudadana", *Topofilia*, núm. 26, 2023, pp. 181-211; Mariano Castellanos Arenas, *Tan lejos y tan cerca: los asaltos de las fuerzas revolucionarias a la fábrica textil de Metepec (1911-1917)*.

[11] Hoferer Stephan, H. Schneider, M. E, Del Río y J. R. Gómez, "El antiguo Ferrocarril de San Rafael y Atlixco S. A. Historia y restos materiales en el estado de Puebla", en: EUMED-UACH-CMCPI (eds.), *El patrimonio de la industria mexicana y la arqueología industrial*, vol. 1, 2019, pp. 179-198.

[12] AGN, El comisario inspector Luis Viñals da cuenta de la visita de inspección administrativa al Ferrocarril de San Rafael y Atlixco. Grupo documental 180, SCOP, Archivos de Ferrocarriles hasta 1920, ff. 12-17.

[13] AGN, Ferrocarril de (San Rafael y Atlixco) Xico y San Rafael. Informes técnicos correspondientes a los años de 1900 a 1926 de este Ferrocarril y de los de Xico y San Rafael y Chalco a Río Frío. Grupo documental 180, SCOP, Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. SCOP, salón 4, caja 1, estante 9, expediente 1, anaquel 2, legajo 1, forma 5, archivo 11.

[14] G. Best, *Mexican Narrow*, p. 187.

[15] J. L. Reyes, comunicación personal, febrero 2023.

EL PATRIMONIO FERROVIARIO EN AMÉRICA LATINA: BALANCES, PROYECTOS Y AGENDAS DE TRABAJO DESDE LA MIRADA FEMENINA.

ENTREVISTA A GABRIELA ZEGARRA, GESTORA DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN PERÚ

Por Luisina Agostini¹

Quienes hemos transitado por espacios ferroviarios para construir nuestras investigaciones sabemos que se trata de espacios masculinizados. Como parte de la tarea de visibilizar el trabajo que las mujeres realizamos en diferentes ámbitos académicos e institucionales relacionados con el ferrocarril y sus espacios de influencia es que en esta entrevista conversamos con Gabriela Zegarra sobre la importancia de gestionar el patrimonio ferroviario en América Latina.

El diálogo, que atraviesa por la arquitectura y la historia nos permitió recorrer la trayectoria de Gabriela como gestora del patrimonio ferroviario y también atender las agendas abiertas que en esa materia existen en Latinoamérica. Tejer redes se convierte en un objetivo y en un desafío para quienes, como Gabriela, se esfuerzan por mapear la existencia de museos ferroviarios y poder articular instancias de aprendizajes entre las comunidades que los sostienen.

El patrimonio material y el patrimonio “vivo”, intangible, existente en las palabras de quienes han trabajado en el ferrocarril se advierte en las diferentes geografías que Gabriela recorrió como una constante a proteger. Las maneras en que los saberes académicos se articulan con aquellos que las comunidades poseen se manifiesta como un desafío muy enriquecedor para que las tareas profesionales que las mujeres realizamos impacten en los escenarios cotidianos de quienes forman parte de la historia del ferrocarril en América Latina.



Gabriela Zegarra (al centro) en el Museo del Ferrocarril de Tulancingo durante su visita a México en 2019. Fuente: Página web del Municipio de Tulancingo de Bravo en: <http://2016-2020.tulancingo.gob.mx/eligen-a-tulancingo-para-el-proyecto-de-creacion-de-la-red-latinoamericana-de-museos-ferrocarrileros/>

Luisina Agostini (LA): Bueno, entonces, estamos con la arquitecta, máster en museos y en gestión del patrimonio histórico **Gabriela Zegarra (GZ).**

LA: ¿Cuál es tu formación disciplinar y tu campo de trabajo?

GZ: Gracias, Luisina. Mi formación académica te cuento que se centra en la arquitectura. Tengo una especialidad en arte, museos y gestión del patrimonio histórico. Y en cuanto a mi campo de trabajo, pues vengo colaborando desde la administración pública en proyectos de restauración de edificios históricos, en el diseño de museos y también de exposiciones, gestionando así las inversiones con presupuesto público para la puesta en valor de este tipo de espacios.

LA: Bien. ¿Has recorrido América Latina en este sentido?

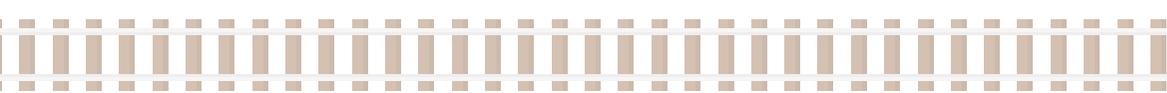
GZ: Sí, mira, justamente he tenido el privilegio de participar en el proyecto de inversión para la puesta en valor del Museo Ferroviario Nacional de Tacna (Perú), y ese ha sido el principal motivo para que yo pueda recorrer otros países y conocer de cerca cómo se viene gestionando y recuperando este tipo de patrimonio. En el Perú ha sido el primer ejemplo; no hemos tenido antes antecedentes de una intervención integral de un patrimonio ferroviario como el que hemos podido desarrollar en Tacna. Entonces, he visitado, Argentina, Brasil, México, y realmente han sido enriquecedoras estas visitas.

LA: Cuando vos decidís comenzar, digamos, por la cuestión del patrimonio ferroviario, ¿es por algún motivo?, ¿tiene que ver con alguna motivación personal o con una agenda de investigación pendiente que vos registrabas a partir de tu formación disciplinar?

GZ: Mira, siempre he tenido una inclinación por el patrimonio industrial en general, pero al haberme encontrado con un encargo laboral de poder llevar adelante el proyecto del Museo Ferroviario, pues ha sido casi una suerte, ha sido al azar. Y ha caído a pelo al tipo de formación que tengo y a la especialidad en la que yo ya quería inclinar mis estudios, que es el patrimonio industrial. Es por eso que liderar este proyecto ha sido realmente apasionante. Y, como lo dije antes, un privilegio.

LA: Para poder dimensionar un poco en qué consiste el proyecto de la Red Iberoamericana de Museos Ferroviarios: ¿cuáles son los objetivos de esa red? ¿Qué relación generás vos, o si es un trabajo en equipo, con los museos de las distintas localidades?

GZ: Sí, mira, el objetivo principal que tiene la Red Latinoamericana de Museos Ferroviarios es fortalecer la gestión y la difusión del patrimonio ferroviario en la región. En ese sentido, se ha propuesto un trabajo en colaboración con el Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos, que, además, conforma el equipo de coordinación de esta red. Ellos encabezan y lideran el



planteamiento de la creación de esta red y con ellos venimos estableciendo vínculos sólidos con otros museos, con Cuba, Brasil, Argentina, Uruguay, Perú y Bolivia. Estos museos que hemos podido invitar a integrar la red son nuestros principales socios estratégicos y ellos tienen como misión generar redes, también internas, en cada uno de nuestros países para poder propagar más los objetivos que tenemos y poder así difundir y preservar de manera conjunta el patrimonio ferroviario de Latinoamérica.

LA: Claro. ¿En el caso de la Argentina?

GZ: En el caso de Argentina, nuestro socio estratégico es el Museo Municipal de Villa María. Llegamos a contactar con él porque nosotros ya estábamos haciendo todo un mapeo, redes. Te cuento que esto se ha ido construyendo en plena pandemia. Entonces, nuestro primer acercamiento ha sido virtual, y en redes pudimos ver el movimiento y actividad imparable del Museo de Villa María, que llamó la atención. Y participamos en algunos de los encuentros que ellos fomentaron. Se les invitó a ser parte de la Red, así como también al museo Ferroviario de Formosa y ya estamos trabajando este proyecto desde hace cinco años. La idea, empezó a finales de 2019 y se fue desarrollando a partir del año 2020.

LA: ¿Y qué diagnóstico podés hacer en este último tiempo?, a partir de esos cinco años, incluso más, de la Red. ¿Qué alcances y qué desafíos plantea esa red?

GZ: Mira, te puedo decir que sin duda está permitiendo la creación de sinergias y el fortalecimiento de la identidad cultural que nos vincula en este mundo ferroviario. En estos últimos cinco años se han logrado varios avances significativos, como es el intercambio justamente de este conocimiento relacionado con las buenas prácticas de la conservación, del desarrollo museográfico, de la gestión cultural, y esto ha permitido que las instituciones que ya están conformando la red puedan aprender unas de otras, esto ayuda, sin duda, a mejorar los proyectos internos de las instituciones.

Y bueno, también te puedo decir que se apoya mucho desde la Red a la difusión de las actividades, talleres, seminarios o encuentros que desarrollen estas instituciones, porque uno de los objetivos principales es poder visibilizar los esfuerzos que se hacen en cada uno de estos museos.

La Red ahora está en una etapa de construcción, por lo que existen varios desafíos. El principal es el financiamiento, como suele pasar mucho en el sector cultura. Muchos de los museos dependen de recursos limitados. Y los museos que ahora conforman la red, pues, vienen de distintas dependencias. Algunos son dependientes de gobiernos nacionales, locales o más pequeños, municipales. Sin embargo, hemos podido coincidir en que todos tienen como limitante el tema de

financiamiento. Y además te podría comentar que actualmente la Red trabaja en priorizar la agenda de adherencia de más socios estratégicos. Es primordial entrar en contacto y seguir sumando más actores. Hemos podido mapear que Argentina es uno de los países que más museos ferroviarios tiene. Entonces, es un trabajo realmente arduo, que a veces un solo socio no va a ser posible conseguir, ¿no? Necesitamos ir sumando más.

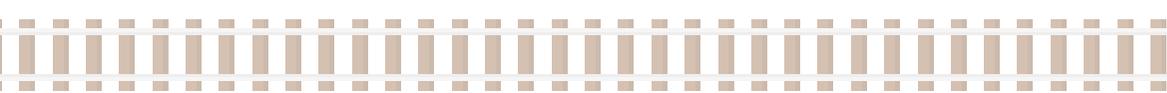
LA: Porque, por ejemplo, en el caso de los museos ferroviarios existentes en la Argentina, hay muy pocos que son institucionalizados y con un respaldo económico. En general, son el resultado de la conformación de la comunidad que, en el momento de privatización, se ocupó de pensar estrategias para cuidar el patrimonio que podía rescatar de lo que nosotros llamamos en Argentina el desguace ferroviario.

Entonces, me preguntaba ¿cómo eran los intercambios que ustedes establecían? Yo pensaba: ¿cómo se articulaba la formación académica que uno tiene con la particularidad de las instituciones que por ahí están integradas por personas de la comunidad, que no tienen una formación académica, sino que son voluntarios que han decidido en algún momento de sus vidas formar una institución llamada museo, digo? ¿Cómo tejen esa relación con la comunidad?

GZ: Mira, la comunidad es fundamental. El principal patrimonio, es más, que hemos podido identificar es justamente el patrimonio vivo; las personas, ya que sin ellos no podríamos reservar y visibilizar este patrimonio que, además, cada vez está más cerca de las generaciones nuevas.

Estamos hablando de ferrocarriles que sus propios motoristas o trabajadores ferroviarios ya tienen ahora una edad más avanzada y cada vez son menos los que se meten a este tipo de oficios. En el caso, por ejemplo, de Perú, no tenemos una cultura ferroviaria como se tiene en Argentina, lamentablemente. Está muy venido abajo todo el sistema ferroviario en el país, por lo tanto, también surge esta preocupación de la pérdida de oficios en torno a la materia ferroviaria. Entonces, lo que se trata de hacer es tejer el conocimiento técnico, porque se trabaja con un equipo multidisciplinario. Estamos hablando de historiadores, antropólogos, museólogos, museógrafos, arquitectos, educadores, entre otros, que se tienen que amalgamar con el conocimiento de esta comunidad, que son los agentes más cercanos. Ellos son los primeros en conocer y poder expresar hacia la parte técnica por qué es importante la revalorización de este patrimonio.

LA: Bien. Y bueno, en relación entonces con el desarrollo patrimonial ferroviario relevado, ¿cuáles son los países con mejor política de cuidado patrimonial? Y bueno, ¿y qué balance podés hacer sobre las políticas de cuidado y protección patrimonial ferroviaria que existen en América Latina?



GZ: Mira, en la región latinoamericana algunos países destacan más, obviamente, por tener avances en políticas de cuidado y protección del patrimonio ferroviario. Como, por ejemplo, Argentina, que venimos hablando, hasta México, que cuentan con numerosos museos ferroviarios que trabajan activamente en la conservación y en la promoción de la historia ferroviaria. Como tú también dices, muchos de ellos son trabajos que realiza la propia comunidad, pero eso no le quita valor, al contrario, ayuda a visibilizar que realmente ese patrimonio tiene un fin y existen razones para que sea preservado. Chile también ha desarrollado una serie de iniciativas para proteger su patrimonio ferroviario y vemos muy de cerca que Cuba viene realizando un trabajo importante en la recuperación y restauración del patrimonio ferroviario a través del Museo Nacional del Ferrocarril.

Entonces, no es un trabajo sencillo la recuperación de este tipo de patrimonio, requiere mucho conocimiento, requiere también mucho tiempo, porque los trabajos de conservación suelen ser de más larga data y también el tema de financiamiento, pues, es algo que cuesta conseguir para poder justamente aplicar diversas metodologías de conservación. Este es uno de los desafíos más grandes, el financiamiento y el mantenimiento. Es por eso que creo que es importante fortalecer la cooperación internacional, justamente, y mejorar, como ya venía diciendo antes, la visibilidad para asegurar la preservación y difusión de este patrimonio.

LA: El eje es el patrimonio vivo también, las personas. ¿Hay alguna propuesta en esto de lo que se llama el patrimonio intangible, la cuestión de los testimonios? Porque, por ejemplo, el CEDIF, en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, tiene el Archivo de la Palabra, y ¿ese punto también se plantea en estos trabajos de intercambio que ustedes hacen dentro de esos objetivos que se pueden plantear en la Red?

GZ: Definitivamente. Es uno de nuestros principales pilares, poder preservar el patrimonio vivo. Hemos visto que hay museos que trabajan mucho más de la mano de la comunidad, como el Museo, el Museo del Tren de Sao Leopoldo en Brasil. Por ejemplo, Brasil tiene otro tipo de políticas y un enfoque que visibiliza mucho más a la comunidad. Entonces, lo que queremos es justamente poder rescatar y tomar de ejemplos de estas actuaciones para poder difundirlas con los otros socios de la Red y replicarlas en nuestros países.

LA: Bien, bien. ¿el porcentaje de mujeres que vos podés registrar que se encuentran al frente de instituciones que gestionan y protegen este patrimonio ferroviario? ¿Hay algún dato cuantitativo?

GZ: Mira, desde mi visión, y desde el acercamiento que he venido teniendo ya desde hace siete años atrás en el tema ferroviario,

me ha llamado mucho la atención que son precisamente las mujeres las que más lideran este tipo de instituciones.

Estamos hablando de un 60 o 65% de liderazgo de mujeres a cargo de museos o de espacios culturales ferroviarios. Y no solo pasa en este eje del ferrocarril, sino que en general, a nivel mundial, las mujeres están copando más puestos laborales en los museos e instituciones culturales.

LA: Y, al respecto, ¿cómo fue y es tu experiencia femenina en el trabajo en territorio? Pero vos has sido una mujer que se ha puesto como objetivo trabajar en estos espacios. ¿Cómo es tu experiencia femenina?

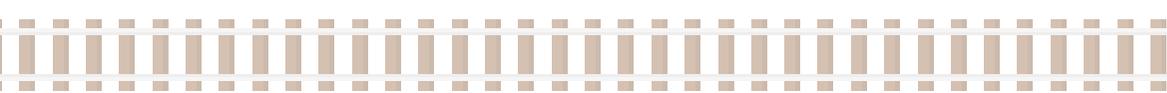
GZ: Mira, trabajar, en mi caso, como arquitecta, especialista en patrimonio cultural y particularmente en la puesta en valor del Museo Ferroviario Nacional de Tacna, ha sido una experiencia enriquecedora y muchas veces desafiante. Especialmente porque es un entorno tradicionalmente dominado por hombres. Desde el inicio de mi carrera profesional he enfrentado y superado varias barreras y estereotipos de género. En muchas ocasiones he podido encontrarme en reuniones o proyectos en los que era la única mujer en la sala. Y más, cuando se está al frente de la ejecución de proyectos, de obras o supervisiones de obras. Éstos son campos que siguen siendo dominados más por los hombres.

Esta situación, sin embargo, sí me ha ayudado personalmente a impulsar y demostrar constantemente mis capacidades, y a mantenerme firme también en mis condiciones profesionales. Mi enfoque ha sido siempre justamente el de trabajar con excelencia y compromiso, lo cual, me ha ayudado a ganar confianza y respeto con mis colegas y superiores. He tenido también la suerte de tener como modelos referentes en este campo del patrimonio ferroviario a valiosas y admirables mujeres, que han trazado caminos firmes justo en la conservación y preservación del patrimonio ferroviario. Varias de ellas directoras de importantes instituciones. Por nombrar alguna, está la maestra Teresa Márquez, directora del Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos, que ha sido importante referente para mí para poder seguir en esta línea de la conservación del patrimonio ferroviario.

LA: Claro, claro. Bueno, ha sido un gusto conversar contigo entonces.

La intención de la entrevista era registrar no solamente, el proyecto fundamental que tiene que ver con la protección patrimonial, sino también esto, la experiencia en primera persona de aquellas mujeres que lideran o forman parte de esta cuestión. Ojalá nos encontremos en algún momento personalmente, así nos conoceremos.

GZ: Sí, sí, a mí me encanta Argentina, te cuento. He estado en dos oportunidades. Y sí, la intención es poder volver.



Para seguir haciendo el mapeo de otros museos. Y sin duda, Luisina, me encanta que podamos tener contacto a partir de esta conversación, y seguramente te estaré buscando próximamente.

LA: Bueno, porque me interesa mucho por ahí también revisar esto. En la Argentina, si bien existe el Museo Ferroviario, como vos decís, hay una fragmentación documental muy significativa. Y en mi investigación sobre las comunidades ferroviarias de localidades de la provincia de Santa Fe, donde yo vivo, en la segunda mitad del siglo XX, reconstruir con documentación de la empresa de ferrocarriles ha sido muy difícil por esta fragmentación que existe. Y cuando fui al CEDIF, me encontré con una realidad diferente, en el sentido de que había un archivo sistematizado, una documentación muy completa, y cosas que acá en la Argentina eran muy difíciles de encontrar. No que no estén, pero digamos, que acá no ha habido una política estatal consciente de cuidar aquello que iba a ser privatizado, y que fue privatizado en los noventa, como sí se pudo realizar en México. Entonces, por eso yo te preguntaba esta cuestión de las comunidades.

Porque las comunidades aparecen, de alguna manera, sosteniendo espacios, creando espacios, con muy pocos recursos. Y de alguna manera, muchas de las cosas que ellos tienen, de los objetos por ahí que han guardado, los han guardado las propias comunidades para evitar el abandono, digamos, de la cuestión material.

GZ: Correcto. Justo te comento que el Museo Municipal de Villa María, ¿no sé si lo conoces?...

LA: Sí, lo conozco.

GZ: Sí, es un museo que no tiene, en realidad, una colección exhibida, ¿no?

Ellos nos cuentan, porque yo lamentablemente no lo conozco todavía personalmente, pero nos cuentan que es un trabajo más con la comunidad, y parte del personal, que siempre está dentro del museo, interactuando con la comunidad, son extrabajadores ferroviarios. Entonces, ese es un aporte valiosísimo, que también en Tacna se está tratando de replicar, porque te comento que el Museo Nacional de Tacna, está dentro de la propia estación de ferrocarril que actualmente funciona, y que solo quedan cuatro trabajadores ferroviarios. Ellos ya muy mayores, que seguramente en poco tiempo se estarán jubilando. Entonces, ¿por qué desde el museo no rescatar también el conocimiento y traer a estas personas a que sean los propios guías del museo, los que aporten el conocimiento a los visitantes, ¿no? Claro. Porque ellos son los que conocen de primera mano los oficios, las maquinarias, las herramientas, el tipo de locomotoras. Y yo creo que es importante poder justamente empoderarlos, no dejarlos de lado. Y eso he visto en las visitas que he realizado,

en México. Entonces, realmente es un ejemplo que debemos replicar.

LA: Sí, por supuesto.

GZ: Bueno, te agradezco mucho la conversación.

LA: Y, bueno, seguro que seguimos en contacto. Ha sido un gusto

Citas

[1] Entrevista realizada en junio de 2024 por la doctora Luisina Agostini (CONICET-ISHIR-UNR, Argentina) a la doctora Gabriela Zegarra, gestora del patrimonio ferroviario en Perú.

ALGUNAS ACCIONES SOBRE EL RESCATE DEL PATRIMONIO FERROVIARIO MEXICANO

ENTREVISTA A LUCINA RANGEL VARGAS, JEFA DEL DEPARTAMENTO DE MONUMENTOS HISTÓRICOS DEL CNPPCF

Por: Patricio Juárez Lucas¹

El rescate del patrimonio ferroviario en México ha sido una labor tan compleja como apasionante. A lo largo de las últimas décadas, distintos profesionales se han enfrentado al desafío de localizar, valorar y proteger archivos, objetos y espacios que dan testimonio de la riqueza histórica del ferrocarril en el país. En esta entrevista, Lucina Rangel Vargas —arqueóloga y jefa del Departamento de Monumentos Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF)— comparte algunas de sus experiencias más significativas en el descubrimiento, rescate y traslado de acervos ferroviarios que, de no haber sido intervenidos a tiempo, probablemente se habrían perdido para siempre. A través de sus palabras, se revela la dimensión humana, institucional y patrimonial de este tipo de hallazgos, así como los retos a los que se enfrentaron ella y su equipo para asegurar que estos materiales formaran parte de la memoria histórica resguardada por el MNFM y el CEDIF.

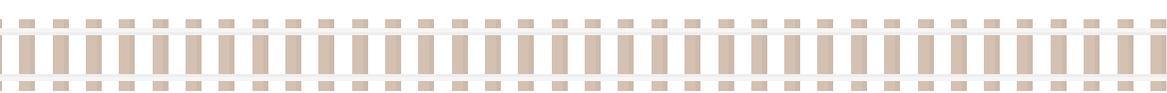


Lucina Rangel Vargas. Fuente: Página de Facebook del MNFM: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1004982134997231&set=a.643955177766597>

Patricio Juárez Lucas (PJL): Buenos días, Lucy.
Lucina Rangel Vargas (LRV): Hola, buenos días.

PJL: Te quería preguntar acerca de este fondo que estamos viendo ahorita, que es el Fondo la Junta Directiva ¿cómo es que llegaste a ese acervo?

LRV: Bien, nosotros estábamos ya haciendo el Programa Nacional de Registro (sic), y como yo estaba en las oficinas administrativas de la Ciudad de México, en Buenavista, teníamos muy cerca de las oficinas administrativas, que eran nuestras oficinas, la estación Buenavista. En la estación Buenavista, abajo de los andenes, les llamaban túneles, y en esos túneles habían, me informó a mí un viejo ferrocarrilero administrativo, el señor Torrescano, que había mucho material en esos túneles, que era pertinente, ya que estábamos haciendo el registro de los bienes representativos del ferrocarril, el Pronare. Me sugirió que me diera una vuelta a los túneles y, efectivamente, en los túneles había muchísimo material, de todo, desde objetos, esculturas, papeles, basura también obviamente. Según me había comentado el señor Torrescano, que lo que había en los túneles es material que le iban a dar agua, todo lo que está allí va de salida para que ya, de deshecho. Sí me hizo mucho la recomendación de que lo visitara y para eso hicimos la visita. Esa vez me tocó, era solamente cruzar, prácticamente la calle de Arzate y hacer un recorrido. Bueno se abrió allí, hójole, una multitud de objetos qué registrar, dignos de registrar, y entre ellos, estaba esto, una de las cosas que veíamos era que esos túneles estaban divididos y cerrados, eran jaulas prácticamente de malla ciclónica, cerradas con puerta. Parecían gallineros (risas), cerrados con candado, pero uno podía ver desde afuera que eran los archivos, no, entonces pido que me abran el área encargada de esos túneles; pido que me abran la puerta de esa jaula, que a mí me pareció muy interesante de que hubieran muchos archivos, y mi sorpresa fue cuando empiezo a ver las fechas de los documentos. Eran fechas muy antiguas, 1800 y cacho, de finales del siglo XIX, y el tema era la Junta Directiva. Entonces eso era para mí, cuando empecé a ver eso, aparte, empecé a abrir los expedientes que había y sí pues datos muy interesantes de la Junta Directiva, de las juntas que se hacían, de las asambleas, pero además había objetos, objetos que daban cuenta de los sellos que ponían en ese momento a los documentos. Estaban allí los sellos con los que fueron sellados estos documentos, que les llamábamos de golpe, con cabezas de leones, pero al momento de sellar eran de relieve, lo que sellaban. La verdad, era muy interesante ver cómo, que junto con los documentos, hubiera también la evidencia de los propios sellos, muy antiguos, los sellos, cuando yo vi los sellos y las fechas de los sellos, pues también de 1800 y feria, no recuerdo exactamente, pero sí eran sellos muy antiguos, allí sí estaban las dos cosas juntas: la documentación y el sello del documento.



Era muy interesante el contexto en el que se encontraban, y no había nada que lo distinguieran. Eran unos archiveros sin muchas pretensiones, pero el contenido sí era muy interesante. Revisamos esos materiales y se propuso que eran un material que debería venir al museo por la riqueza histórica que tenían –histórica y artística–, porque como digo, estos sellos eran junto con los documentos sellados, y se decidió que todo este material, esta masa documental, que se había encontrado en esas condiciones, si no se retiraba de allí prontamente corría el riesgo de pudiera ser eliminada, porque ya eran muy antiguos según los criterios de ese momento. Se procuró, se trajo todo ese material, se trajo al museo, ya como un fondo documental, como Junta Directiva.

PJL: ¿Te acuerdas a quién le diste esa información, a quien le sugeriste que era importante que este material se recuperara y se trasladara, en este caso, y cuál fue la respuesta de esa persona o de ese directivo a quien le dijiste que tendría que rescatarse ese acervo?

LRV: Sí, sí, en primer lugar se le avisó al coordinador que teníamos en ese momento, que era el ingeniero Gómez Vázquez, que era el que daba la anuencia de qué podía salir y que no podía salir, y a su vez tengo entendido que él le informó al director, a Sergio Ortiz Hernán, del material que se había encontrado. Una vez que yo le dije, ya fue también el ingeniero a ver el material que yo había encontrado, el hallazgo que teníamos, y le comentó en ese momento al director, que sí eran documentos muy importantes y Sergio valoró, obviamente. Fue el primero en valorar que ese material encontrado pues era de mucha, mucha importancia. Tan pronto se les informó, se comisionó a Ingrid Ebergenyi para que fuera a valorar ese archivo que se había encontrado. A partir de allí Ingrid se encargó de hacer ese, trabajo, no sé con qué más personas, yo ya de allí me desconecté, porque ya había una persona que se encargó de hacer el traslado de los archivos, del túnel donde se había encontrado originalmente al museo. Ella fue con el equipo, realmente no sé quién conformó el equipo o si fue sola, se llevó al equipo, o a todos los trabajadores para que cargaran todos estos archivos, estos archiveros y los trasladaran al museo de los ferrocarriles, acá a Puebla.

PJL: Me comentabas eso, también, de que en algún momento dado las autoridades de Ferrocarriles Nacionales de México se opusieron a ese traslado y que los tuvieron que regresar.

LRV: Sí, allí pasó algo muy interesante, porque esa parte, cuando yo encuentro estos archiveros y su contenido, realmente para mí fue una sorpresa muy agradable y no me contuve, y como iba con gente del área, había gente que me tenía que abrir esa jaula para poder entrar. Era gente de, no me acuerdo qué área, era la responsable de esos túneles. Quizá servicios generales de ferrocarriles, no recuerdo bien, y se dan cuenta de que lo

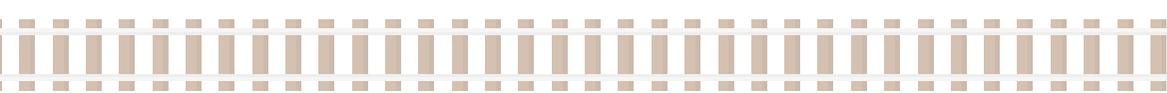
que yo encuentro, por mi expresión, fue mucho el gusto que me dio y no lo disimulé, que inmediatamente, cuando yo me fui de allí, salí de las jaulas, tengo entendido que fueron a revisar lo que yo había encontrado, y hubo seguramente saqueo, más que de documentos, de las piezas, de los objetos de valor, que eran los sellos que tenían para la documentación, todos ellos de mucho valor. Tengo entendido que los extrajeron para llevárselos a otro lado, no sé a dónde se los llevaron, y sí tuve una reprimenda de parte del coordinador, del ingeniero Gómez Vázquez, porque me dijo que había sido una imprudencia mía, haber demostrado lo que me había encontrado. Bueno, pero era una sorpresa muy agradable por haber encontrado un fondo documental con tanta riqueza, como era por las fechas por el contenido, estaba allí, digamos, las actas de nacimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México, entonces era el origen de FNM. Pues encontrarme eso como arqueóloga era un hallazgo muy invaluable, expresarlo me parecía lo más sensato. Sin embargo, estábamos en medio de una situación en la que ferrocarriles estaba a punto de cerrar las puertas y quizás también la gente estaba con esa visión de ver qué había. Se trajo ese, tengo entendido que esos documentos se vinieron, Ingrid los trajo por el valor que realmente tenían. Ella, como historiadora, yo creo que todavía sopesó lo valioso que era esa masa documental, se los trajo sin mayor preámbulo, se los trajo al museo, sin embargo a los responsables de esa área no les causó mucha gracia, y solicitaron que se devolvieran esos archivos otra vez a las bodegas donde estaban, y tenían que contar con la autorización de esa área para poder sacar todo eso, cuando habían estado allí, seguramente...

PJL: Un siglo

LRV: Muchos años, o sea, tantos años que ya era papel casi de desecho, no se habían desecho de ellos era porque nadie se había echado el trabajo de deshacerse de ellos, pero realmente estaban en calidad de archivo muerto, archivo que ya va a la basura, algo que ya no tenía ningún valor. Sin embargo, nosotros que estábamos en el Pronare, Programa Nacional de Registro (sic), para nosotros esto era parte de los acervos que iban a hacer los acervos documentales del museo, y sí les dimos ese valor.

PJL: ya pasando a otro tema, quiero que me pliques un poco tu experiencia con lo que nos encontramos en el taller del Express en Guadalajara. Bueno, entonces de ¿qué otros acervos te acuerdas o documentación que te haya llamado la atención. ¿Porque participaste o estuviste allí, en la localización y todo eso, embalaje y todo eso?

LRV: Sí, importante fue también lo que encontramos, la documentación del Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas. En Saltillo estaba un furgón lleno de materiales (dos furgones);

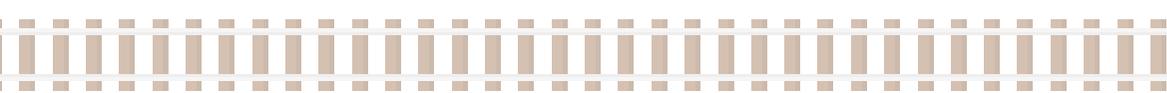


también se trabajó para recuperar ese material, pero tengo entendido que se quedó en el archivo Municipal de Saltillo. Otro fondo documental que me impresionó mucho fue, a simple vista, el de Méndez-Zirión, descendiente del ingeniero Santiago Méndez. Nosotros estábamos en la oficina, yo siempre estuve en las oficinas de la Ciudad de México, y se recibieron unas llamadas por parte de alguien que decía que tenía un archivo con temas del ferrocarril y que tenía que desocupar el espacio, por lo tanto le parecía pertinente que ese archivo fuera a parar al Museo de los Ferrocarriles, y bueno, me encomendaron, estando en la Ciudad de México, igual me encomendaron esa tarea de ir a ver de qué se trataba. Voy, y era un edificio de departamentos, pues subo al tal piso y allí estaba el archivo, y también fue una sorpresa muy grata al descubrir el contenido de los documentos allí existentes. También eran documentos invaluable, tanto los libros como las libretas hasta con anotaciones, dibujos, todo relacionado con el ferrocarril y le digo al señor que nos recibió, que era el que había hablado, por qué necesitaba el espacio, y bueno yo le digo ya que nos están ofreciendo el archivo me parece muy interesante y está muy organizado aquí en sus libreros, porque eran unos libreros tipo vitrina, uno podía ver el material desde fuera, y podía ver uno la calidad, y también unos archiveros con cajones, yo como arqueóloga, con mi espíritu de arqueóloga, de andar indagando más allá de lo que se ve, me dispuse a abrir cajones, porque el señor que nos llamó estaba también con su asistente, y el asistente nos dijo: son esto, lo que ve nada más, todo lo que ve es lo que se va a llevar, es todo lo que tenemos para que se lleve. Pero yo no me detuve, porque abrir cajones es muy interesante, siempre se encuentra uno cosas más interesantes (risas). Entonces se me ocurrió abrir cajones, igual, también una sorpresa, porque en los cajones todavía había lo que tenía mucho valor, libros muy interesantes, dibujos, era mucho material, que estaba de alguna manera, ya había sido seleccionado, tal vez, por alguien, estaba esperando no ser visto para llevarse a otro lado. Seguramente sí fue ese otro fondo muy interesante para mí, y allí le dijimos al señor que si el fondo documental iba con todo y libreros, y me dijo: ¡Pues claro que sí! ¡también los libreros, yo necesito el espacio! Entonces allí fue un acopio completo, en su contexto completo trajimos este archivo, así como lo tenía el señor Méndez-Zirión, su biblioteca se vino tal cual. Se trajo aquí al museo con todos sus muebles, como parte de su contexto en el que estaban esos libros tan valiosos.

PJL: Gracias Lucy, volviendo a otro tema, tal vez en el tiempo un poco anterior a esta parte que nos has relatado, que es la cuestión, que me platicaras un poco tu experiencia y tus aportaciones, pues digamos tus ideas y tus peleas en la elaboración de las cédulas para el registro de bienes patrimoniales de los nacionales de México; es decir, en qué

parte te tocó, si en grupos documentales, en bienes muebles o en bienes inmuebles, cómo estuvieron esas pláticas, reuniones.

LRV: ¡Ah bueno! Fue muy interesante la elaboración de las cédulas. A mí me tocó diseñar la cédula de bienes muebles, y eso era como algo conocido, porque ya había trabajado en registro arqueológico, en el atlas arqueológico nacional, que fue un programa también a nivel nacional, por el Instituto Nacional de Antropología, entonces allí habíamos utilizado algunas cédulas de registro. Entonces yo, como arqueóloga, lo que hice fue retomar los principios básicos de la arqueología tradicional para aplicarlos en esta arqueología industrial, llamada así, porque era registrar. No íbamos excavar, obviamente, pero sí íbamos a hacer un registro de superficie, como lo llamamos en arqueología, y tomado como base esa cédula con la que yo ya estaba familiarizada, en cuanto a los datos que debía contener una cédula de registro, para mí fue de alguna manera sencillo trasladarlos a las piezas industriales, como en este caso los bienes representativos del ferrocarril. Entonces fue desde diseñar la cédula pero también las claves con la que íbamos a identificar cada objeto, porque si bien es muy interesante recoger un objeto porque me parece bonito, porque parece importante por su uso, porque fue muy útil dentro del quehacer ferrocarrilero, era interesante recogerlo, pero también era muy importante recoger el contexto, entonces en un sitio arqueológico tiene unos cuadrantes, sabe dónde está ese pozo, dónde se encontró cada objeto, cada tepalcate, sin embargo aquí teníamos una zona arqueológica del tamaño del país, cómo íbamos a identificar el objeto que encontramos en la estación de San Blas, en Sinaloa, cómo voy a saber que esta pieza viene de una ruta del Pacífico a otra pieza que encontré en Yucatán, como voy a saber la diferencia. Nosotros afortunadamente aprendimos rápidamente al haber hecho el Censo de las estaciones. Eso nos dio muchas herramientas para entender la nomenclatura con la que se identificaba el sistema ferroviario. Entendimos que teníamos que ir por líneas de ferrocarril. El sistema ferroviario en México tiene las claves bien establecidas, sus derroteros tenían que estar bien establecidos, sus mapas, su cartografía estaba bien establecida por líneas y kilómetros, entonces para nosotros, para mí, fue, en primer lugar, sí recoger el objeto, sí registrarlo, sí fotografiarlo, sí ponerle cuánto mide, cuánto pesa, de qué se trata, pero dónde estaba ese objeto, pues para mí era importante saber si ese objeto iba a moverse de ese lugar, supieran que ese objeto, de dónde venía; que venía de la estación tal, entonces lo que hicimos fue diseñar una cédula en el que se le ponía una clave, que era BM, bienes muebles, otra el número de piezas que habíamos registrado en ese punto específico; estación, no sé..., San Pedro, del kilómetro tal, de la línea tal. Entonces era encontrar, saber que ese objeto iba a tener siempre su contexto incluido, entonces hacerle una clave, y esa clave se tenía que colocar

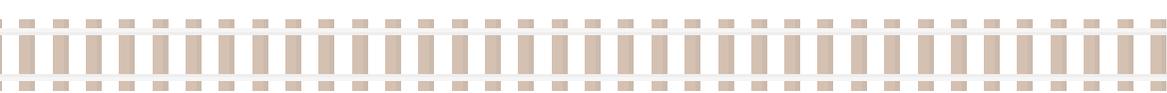


cada vez que encontrábamos un objeto. Se tenía que identificar con una clave ferroviaria, de kilómetro y de línea, para saber de ese objeto de dónde venía. Fue una discusión sí, porque fue pelear y argumentar por qué se hacía así, tanto con director, Sergio Ortiz Hernán, fue muy crítico en la elaboración de esa cédula. Me cuestionó todo, por cada dato que yo iba a registrar me lo cuestionaba, ¿por qué esto?, ¿por qué aquello?, entonces es una cédula que levantó muchos datos desde, principalmente, el lugar ferrocarrilero donde se encontró. En la otra parte era también la ubicación, del estado, entidad, municipio, localidad, pero también el peso, el tipo de material, las medidas, a qué rama de ferrocarriles estaba, o se utilizaba esa pieza, porque lo podíamos encontrar en una oficina, un reloj checador lo íbamos a encontrar, un reloj reglamentario lo íbamos a encontrar básicamente en las estaciones, pero a veces las estaciones tenían, la mayoría de las estaciones tenían bodega, y en la bodega podía haber material de otras ramas del ferrocarril, ya no solamente, y ni qué se diga cuando entrábamos en talleres: allí teníamos de todo, pero en las estaciones era más específico, pero encontrábamos, en la sala de la estación, si encontrábamos el telégrafo, el reloj checador, el reloj reglamentario, las básculas, pero luego, en las bodegas, nos abrían los propios jefes de estación, lográbamos convencerlos de alguna manera, platicar con ellos, que esa pieza que estábamos registrando en ese momento no era una pieza que se iba a llevar así como así; era una pieza en la que en ese momento le estábamos dando, haciendo prácticamente su acta de nacimiento, con esa cédula que le estábamos levantando, porque la fotografiábamos, le hacíamos una relación y se la entregábamos, pero eso fue ya en la práctica, pero antes de salir a campo fue convencer tanto al director (Ortiz Hernán), y una vez que el director Sergio Ortiz dio el visto bueno, me dijo: –Está bien Lucina, sí se puede registrar con ella, ahora ve y defiéndela con todo el equipo que va a ir a campo. Entonces fue ir a Puebla y discutirla con el resto del equipo y con la coordinación de ese equipo. ¿Cuestionada?, sí, sí me cuestionaron mucho, pero yo ya traía, digamos que, ya había ensayado bastante bien con Sergio Ortiz, que era bastante rudo para sus críticas, ya acá fue, sí fue dura la crítica, pero sí logramos convencerlos, y nuestro primer ensayo de nuestra cédula de registro fue ir al campo de concentración (de chatarra) de Huehuetoca. El campo de concentración de Huehuetoca es un, era un campo para concentrar todo lo que ya no se iba a utilizar, entonces en Huehuetoca había de todo, desde un clavo hasta locomotoras, que estaban en espera de ser chatarreadas, pero pasaban todas las áreas del ferrocarril. Encontramos allí materiales de hospitales, del Hospital Colonia, materiales de todos los rubros del ferrocarril, y allí nos permitió poner en práctica la cédula de registro. Sí empezamos allí a ensayar, que tamaño de letra tenía que llevar la pieza, porque había piezas muy pequeñas, entonces tenías que cuidar que la clave, que la

clave se viera pero que tampoco dañara tanto la pieza, así fue como empezamos el Pronare; el registro que fue en todo el país, y fueron muchas experiencias muy bonitas, muchos hallazgos interesantes, porque nos encontrábamos piezas que los propios jefes de estación tenían en sus bodegas, allí fue donde empezamos el trabajo, desde sensibilizar a los ferrocarrileros de decirles, ésta pieza que usted está manejando, este sello que usted tiene aquí, ésta báscula con la que usted está trabajando, o este reloj con el que trabaja, éste telégrafo va a ser una pieza histórica, y el día que usted pueda, si usted no me permite registrarla, no sabemos qué va a pasar con ella. Sin embargo, si usted me permite registrarla, hacer un registro completo de esta pieza, tenga la seguridad de que esta pieza, de que el día de mañana pueda ir al museo, llevar a sus nietos, y decirles sus nietos: yo trabajé con esta pieza, por eso es importante su registro, porque usted va a poder ver esta pieza, si no tómeme una foto y se la enseña a sus nietos, les dice a sus nietos yo trabajé con esta pieza. Entonces era una manera de sensibilizarlos, y sí lo lográbamos. A mí me tocó registrar muchas cosas, entre ellas, los ejemplos que me gusta mucho recordar es una vez en la ruta del Ferrocarril Mexicano, México-Veracruz, en una estación, ya una vez que platicamos con el jefe de estación, se convenció de lo que estábamos haciendo, y nos dice: pues yo tengo..., hay unas cosas allá en la bodega, pero que no sé qué sean, pero allí están, para mi sorpresa, muy buena sorpresa, eran unos extinguidores que nunca se habían usado, cónicos, y vi la fecha, eran de Inglaterra de 1932, el señor los tenía allí. Creo que tú también fuiste esa vez, y logramos registrar esas piezas únicas, únicas, que si el señor, si no lo convencemos, realmente esas piezas se hubieran quedado allí, no se hubieran conocido. Muchas cosas, piezas originales, las famosas prensas, muchas de ellas son los que llamamos hechizas. Los trabajadores obtenían el modelo original y lo replicaban, íbamos a encontrar miles de prensas, sin embargo, en una estación, el jefe de estación me dijo: –Pues hay una prensa, como eso, muchas, pero realmente era una prensa original, con datación bastante antigua, y como eso, muchas, muchas, muchas piezas que logramos registrar, que bueno, para nosotros era una sorpresa, los objetos que podíamos encontrar.

PJL: Ya nomás por último Lucy, quiero que me platiques un poco o todo lo que te acuerdes de lo que nos encontramos en El Polvorín, cuáles son las cosas. Yo lo sé, pero quiero escuchar de tu propia voz qué es lo que nos encontramos allí en El Polvorín.

LRV: El Polvorín fue otro caso interesante, entonces nosotros para esas fechas ya nos habíamos convertidos en una especie como de especialistas en las piezas del ferrocarril. Los pronaristas, como nos llamaban, les dábamos como la validez. Si los pronaristas decían que sí, las piezas se quedaban, se quedaban, entonces si los pronaristas pasaron por un lugar, y ya registraron



y lo que no registraban para ellos era una especie de, eso ya lo dejaron y ya no tiene ninguna validez, se va, se queda, se tira. Ya pasaron los pronaristas, ellos ya dijeron que es lo que vale, entonces me dan a mí la indicación de que, en El Polvorín, es un sitio, cerca, como a 21 kilómetros de la Ciudad de México, nos dicen que había 11 furgones con piezas que podíamos registrar, que estaban ya también para la basura, pero lo importante que una vez que nosotros, que teníamos que pasar a revisar que era lo que se podía registrar, y si no, que esos los furgones se iban a ir a la basura, y sí, me mandan a El Polvorín. Nos vamos Patricio y yo a hacer ese registro, pues cuál fue nuestra sorpresa que nos empiezan a abrir cada furgón y lo único que veíamos eran colchones viejos, camas viejas, no camas antiguas ,históricas, sino camas viejas, estufas viejas, eran como..., eran enseres domésticos, que habían metido en esos furgones, y a simple vista pues decías esto es todo basura, y sin embargo, Patricio y yo hicimos buen mancuerna y no nos convenció eso que vimos a simple vista, y tratamos de buscar más, y nuestra sorpresa fue que encontramos piezas muy singulares, piezas como teodolitos muy antiguos, una gran cantidad de teodolitos, no estaban a simple vista, obviamente, esos estaban escondidos bajo los roperos, entre los colchones. Era casi arrastrarse debajo de las cosas para darnos cuenta. El chiste es que encontramos y encontramos uno, y eso fue lo que nos despertó la inquietud de que a poco nada más hay uno, pues vamos encontrando, fueron como alrededor de 52 ¿no? teodolitos que encontramos allí, entre otras piezas de laboratorio, de mecánica de suelos, de arquitectura, de ingeniería. Muchas piezas que encontramos allí, pues muy valiosas, pero no estaban a simple vista, estaban escondidas, y precisamente estaban escondidas para que no los viéramos, y sacar esos furgones ya como con el visto bueno del museo, diciendo que eso ya podía irse a la basura. Fue un hallazgo bien interesante en El Polvorín, muy importante, porque yo creo que en ningún otro lado se había encontrado esa cantidad. El Polvorín era un sitio también de acopio, por eso es que había esas piezas. Pero la gente, alguien sabía lo que había, había furgones viejos, obviamente, iba todo junto, entonces había desde cosas para la basura y cosas dignas del museo. Pero las cosas de museo no estaban a la vista, sí se necesitaba como un ojo y un olfato especial como para buscar más allá de lo evidente. Era ver más atrás de lo que nos estaban mostrando; nunca nos quedábamos con que ya me enseñaron esto y esto es lo que hay; siempre íbamos como más allá. Sí, usted me dice que hay esto, pero que tal, a lo mejor déjeme ver, a lo mejor vemos otras cosas. Era siempre buscar más allá, eso nos ayudó.

PJL: ¿Te acuerdas que más nos encontramos allí?

LRV: ¿De las piezas de arquitectura?

PJL: De las películas

LRV: Películas, también nos encontramos películas, rollos, como ocho rollos o más, no me acuerdo. Varios rollos de películas, material de laboratorio. Seguramente allí fue a parar mucho material de ingeniería, como los teodolitos, ahora sí que eran para el trazado de las vías, allí se fueron acopiando esos, eran unos teodolitos preciosos, con sus cajas originales, era de una riqueza histórica ese material, ese hallazgo muy interesante.

PJL: Pues muchas gracias, Lucy, por tus memorias.

LVR: Gracias..., que ya se me están olvidando.

PJL: Eso es lo que tratamos de recuperar un poco.

LVR: Las películas.

Citas

[1] Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas (PJL), jefe de Departamento de Archivo Histórico, a Lucina Rangel Vargas (LRV), jefa del Departamento de Monumentos Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero en las instalaciones del CEDIF el 18 de julio de 2024. Pista 77, transcripción: PJL.

“FUE ASÍ COMO YO ME SUBÍ A LA VÍA”: ENTREVISTA A LUZ CARREGHA LAMADRID¹

Por: Yazmin Yolanda Sandoval García²

El objetivo de esta entrevista es analizar y entender la incursión de las mujeres investigadoras en los temas de los ferrocarriles en los diferentes estados de la República mexicana.



Dra. Luz Carregha Lamadrid (al centro) durante su intervención en la presentación del libro del Dr. Arturo Valencia en el Museo del Ferrocarril de San Luis Potosí. 21 de marzo de 2018. Fuente: SC-CNPPCF-CEDIF.

Yazmin Yolanda Sandoval García (YSG): ¿Cuál es su edad, lugar de nacimiento y ocupación?

Luz Carregha Lamadrid (LCL): tengo 70 años. Nací en la Ciudad de México, aunque tengo ya casi 40 años viviendo en la ciudad de San Luis Potosí. Soy historiadora y profesora investigadora del Colegio de San Luis en el programa de Historia.

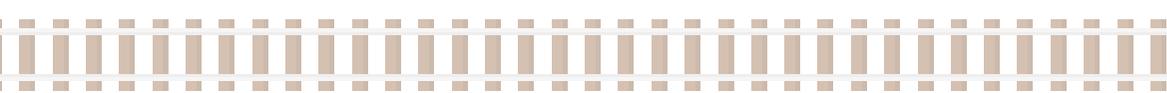
(YSG): ¿Cuál es su formación académica y campo de trabajo?

(LCL): Licenciatura, Maestría y Doctorado en Historia. Soy de ideas fijas, y el campo de trabajo, evidentemente, es la historia, la investigación en la disciplina. Básicamente, concentrada en el periodo de mediados del siglo XIX y mediados del siglo XX. Dentro de eso, me he dedicado a la historia política, básicamente

de la época del Porfiriato, aunque evidentemente hemos hecho trabajos de historia social, historia cultural, etcétera. A todo eso he sumado mi interés en la conservación del patrimonio, del patrimonio cultural y en general.

(YSG): ¿Cómo fue el proceso de integración en el mundo de los ferrocarriles?

(LCL): Mira, yo llegué a los ferrocarriles un poco por accidente. En muchos casos hay gente que se dedica a esto de la investigación de ferrocarriles, porque la familia viene de ferrocarrilera o porque viajó muchísimo en ferrocarril, etcétera. Yo inicié más interesada en la protección del patrimonio inmueble construido. Entonces, con la arquitecta Begoña Garay, a finales de los años noventa del siglo XX, decidimos..., bueno, nos dimos cuenta de que las estaciones, los edificios que habían servido para estaciones en el estado de San Luis, pues se estaban destruyendo y estaban en riesgo de desaparecer, y decidimos hacer un registro de todas estas estaciones. Entonces, con el apoyo de un proyecto FONCA, hicimos primero el levantamiento de las estaciones, de lo que fue originalmente la línea México-Laredo, que después fue “El Regiomontano”. Así le llamamos aquí en San Luis, solo para el tramo de San Luis, solo para el estado de San Luis, todas las estaciones que hay en ese trayecto, e hicimos una ficha de cada estación. Ella, como arquitecta, y otro arquitecto que colaboró en el proyecto, Jesús Narváez, quien ya falleció, se encargaron de la parte de levantar los planos; tomar las medidas y hacer el análisis arquitectónico. A mí lo que me tocó fue hacer la investigación histórica, o sea de cada estación, ver a qué lugar dio servicio cada una de las estaciones, y cuándo fue construida, etcétera. Hicimos un primer libro, que es un catálogo de estaciones, le llamamos Un camino olvidado y después de unos tres o cuatro años, más o menos, hicimos la continuación del proyecto. Lo mismo, pero para la línea que arranca en Chicalote, en Aguascalientes, hacia Tampico, también para el tramo de San Luis. Este libro se llamó Un camino de hierro al puerto, y ahí realmente con estas dos investigaciones fue con las que yo caí ya de lleno en ferrocarril. Ya tenía cierto interés, porque en los trabajos que yo había hecho antes sobre el porfiriato, desde la revuelta Tuxtepec, el tema del ferrocarril me aparecía. Entonces, empecé a rebordear el tema ferrocarrilero, pero cuando uno habla de que trabaja ferrocarriles generalmente dicen, o la gente piensa, en historia económica, pero yo no hago historia económica, la verdad... Tampoco es que no me gusta mucho la historia económica..., yo lo que he tratado de hacer, es analizar el ferrocarril como instrumento político y he encontrado cosas muy interesantes. Entonces, por ahí me he seguido. Obviamente, cuando hicimos este trabajo en las estaciones y demás, tuvimos contacto con muchos extrabajadores ferrocarrileros. Posteriormente, nos vinculamos con el Sindicato de Jubilados Ferrocarrileros, aquí



en San Luis, y de alguna forma, hemos estado cerca también del Museo del Ferrocarril, aquí en San Luis. Entonces, digamos, que ese fue el caminito por el que entré yo. Fue así como yo me subí a la vía.

(YSG): ¿Cuál ha sido el mayor reto que ha enfrentado en el proceso de investigación en el tema de los ferrocarriles y su patrimonio?

(LCL): Fíjate que ha sido más de dificultad de acceso. Ustedes en el CEDIF saben mucho mejor que yo, que hacer el recorrido de campo sí cuesta mucho trabajo. Hay edificios que están ocupados ya por particulares y demás. No tan fácilmente te dejan acercarte. El otro asunto es que sobre todo los jubilados ferrocarrileros y los familiares de los ferrocarrileros esperan ciertas respuestas en las investigaciones, que uno hace, y pues no siempre tenemos esas respuestas o sea los documentos o la información oral que puedes ir reuniendo no siempre te da las respuestas, o buscan confirmar algún recuerdo o alguna anécdota que ellos conocen y entonces vienen las protestas, cuando les dices: “es que esto no ha sido así”. Esto en general. En cuanto al patrimonio ferrocarrilero, pues la desidia de las autoridades en general, y yo diría incluso de la misma población del estado de San Luis, en general, y como las estaciones quedaron dentro de las concesiones, pues yo creo que no fue muy buena idea, porque, como sabemos, las empresas actuales no necesitan estos inmuebles; no necesitan esta infraestructura y pues está en el total abandono. Entonces, ahí hemos tratado – y ya hemos logrado en algunos municipios–, que por lo menos la autoridad municipal se haga cargo de la conservación, del cuidado del edificio, pero la realidad, es que también está el problema del presupuesto, verdad..., pero bueno, ya se han logrado algunas cosas. Entonces, yo creo que ese ha sido un reto importante: que no se pierda todo esto, no solamente los edificios construidos sino el mismo trazo de las vías. Aquí, obviamente, como en otras partes del país, hay trayectos por los que ya no circula en ferrocarril, pero por más que uno platique de las vías verdes y otros proyectos, como que hay poco interés en el tema.

(YSG): Durante ese tiempo de trabajo como investigadora, ¿cuál es el diagnóstico que tiene respecto al trabajo de las mujeres dentro del sector ferroviario y cuál ha sido su influencia dentro de dicha industria?

(LCL): Tengo dos percepciones. Una es, a través de los documentos. Te hablo para los ferrocarriles del siglo XIX. Las mujeres no aparecen. O sea, yo no he encontrado mujeres, en ninguno de los documentos, ni en los periódicos que he consultado para las últimas décadas del siglo XIX, las primeras del siglo XX. Las he encontrado entre los jubilados, y es muy curioso que varias de ellas he intentado yo que platiquen, o

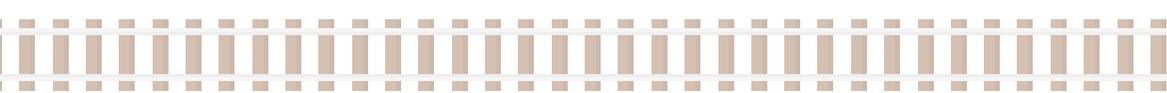
sea, que compartan sus experiencias, que permitan grabarlas; anotarlas, relacionarlas, porque obviamente esto te va llevando, te va acercando al grupo de jubilados, y tengo ya varias entrevistas grabadas de hombres, pero las mujeres –varias– me han contestado: “Es que yo no fui ferrocarrilera, yo era secretaria”. Les dices... ok, que no te subiste en la máquina, pero el trabajo que tú estabas haciendo lo estabas haciendo en la empresa de ferrocarriles. Entonces, sí me ha llamado mucho la atención, pues que no se identifiquen ellas cómo ferrocarrileras. Te hablo de mujeres que ahorita deben tener unos ochenta y tantos, cerca de noventa años. Esa fue la experiencia hace poco de un libro que se presentó, de un jubilado que falleció. La esposa no solamente fue secretaria, sino que todo esto fue cuando todas las broncas sindicales y demás, y estaba con otras mujeres al pie del cañón. Participaron muy activamente, pero a la hora que les dices: ¡cuénteme!... te dice: “No, es que yo no fui ferrocarrilera, yo soy secretaria o yo fui secretaria”. Entonces, pues ahí yo no podría hacer un diagnóstico. No me he metido mucho en ese campo.

(YSG): ¿Cómo ha sido la participación de las mujeres investigadoras en este ámbito?, Cree ¿qué la brecha entre mujeres y hombres investigadoras del ferrocarril ha disminuido?

(LCL): Mira, yo aquí, en San Luis, por ejemplo, tanto en la Universidad Autónoma como en el Colegio, que somos las dos instituciones que realizamos trabajos en el área de investigaciones sociales y demás, te podría decir que la mayoría de las investigadoras somos mujeres, y somos quienes como investigadoras estamos investigando el tema de ferrocarril, y sí hay muchas. O sea, también hay varios hombres que también lo hacen, pero ya estamos más o menos parejas, ¡digamos! Yo, personalmente, no veo una brecha entre hombres y mujeres, en cuanto a investigación del ferrocarril. Sí, a lo mejor, algunas o algunos no se lanzan, no les interesa algún tema que requiera mucha movilidad. Entonces, no se lanzan por esto de la movilidad, pero yo no creo que el hecho de ser mujer u hombre permita o facilite el que haya más hombres o más mujeres como investigadores. Estoy hablando de investigadores dedicados al archivo, dedicados a las hemerotecas, dedicados a las bibliotecas, y a lo mejor sí también entrevistas a trabajo de campo y demás. Yo creo que estamos más o menos parejas. Sí llama la atención, cuando el investigador o la investigadora es descendiente de ferrocarrileros, ahí es cuando llaman la atención, porque entonces sí vienen y te preguntan: y tú ¿por qué trabajas ferrocarriles?

(YSG): ¿Cuál ha sido su experiencia en el trabajo de ferrocarriles como un territorio masculinizado?

(LCL): Yo podría decir que mi experiencia es buena. Sí, de repente, te ven raro, además luego me preguntan, y yo digo no, pero yo



no pertenezco al sector ferrocarrilero. Pero mi experiencia ha sido buena; me he encontrado con mucha gente, hombres con muchas ganas de colaborar, de compartir experiencias, sus conocimientos, de ir a conocer los objetos que guardan y demás. De aportar conocimiento. Entonces, la verdad, es que he tenido experiencias buenas con eso.

(YSG): ¿Existe una relación del desarrollo patrimonial ferroviario a la participación de la mujer en sus diferentes ámbitos?

(LCL): Yo creo que indiscutiblemente sí, lo que pasa es que no lo hemos visibilizado o no lo hemos estudiado. No lo hemos sacado a flote, porque las mismas mujeres, como decía yo antes, no se sienten como parte de. Entonces, pues ahí tenemos que crear alguna estrategia para que entiendan que sí son parte, y que si no manejaron y no la hicieron de maquinistas, de todas maneras estuvieron en el sector.

(YSG): ¿Cuál es la importancia de reactivar el ferrocarril como tren de pasajeros desde su punto de vista y su trayectoria de investigación?

(LCL): Yo creo que es un proyecto importante, y se vincula con la última pregunta que vi que mandaste, porque tiene que ver, creo yo, con una cuestión política. ¿Por qué digo esto? Hace unos meses –ustedes lo saben mejor que yo–, la locomotora –esta que bajó de la de la empresa Kansas que hizo el viaje de Canadá a la Ciudad de México– pasó por San Luis Potosí. Lo sé porque obviamente estoy siguiendo el itinerario, y fue impresionante ver la cantidad de gente que salió a verla, pero gente que además vivía o está cerca de las vías. ¿Qué es lo que quiero decir?, que son vecinos del ferrocarril. El ferrocarril sigue viajando, sigue pasando el ferrocarril de carga. Entonces, en los nuevos lugares por donde pasa el ferrocarril de carga pasa ese tren, esta locomotora antigua. Con estos carros de pasajeros y demás, y la gente se volcó a verla, con una gran añoranza. Hubo hasta graves descuidos, hubo un accidente en Hidalgo, si mal no recuerdo. Aquí en San Luis era impresionante, porque en algunos puentes donde tú dices no más cabe la máquina, yo no sé cómo le hicieron, pero la gente cupo a los lados para verla pasar. Entonces, sí es algo que la gente está esperando. Sabemos que no son proyectos baratos, en el sentido no tanto de la construcción, porque la infraestructura está; no es tan complicado poner a rodar trenes de pasajeros sobre las mismas vías que ya existen; el asunto es sostener precios accesibles para el transporte de ferrocarril. Además, la infraestructura alrededor también debe hacer posible este acceso, para la población. A mí me comentaba uno de mis hermanos, en el tren maya, por ejemplo, que pues el boleto sí sale muy barato, pero llegas a la estación y para moverte de ahí al aeropuerto el viaje te sale en 400 pesos, cuando el tramo es muy cortito. Entonces, yo sí creo que es muy importante, que sería una muy buena medida.

Por otro lado, tienes está también la parte, digamos, de “política social”. Por otro lado, tienes también, por ejemplo, para el caso de San Luis, la carretera 57. Los últimos viajes que yo he hecho a la Ciudad de México, en el penúltimo tardé nueve horas en llegar y el último fueron once horas, porque hay demasiados tráilers. Hay muchos accidentes en la carretera, ya no es suficiente. Entonces, ahí tienes el ferrocarril de pasajeros. Por supuesto que también serviría para desfogar, para desahogar este tránsito. Yo creo que es un proyecto importante y ojalá se eche a andar.

(YSG): ¿Cree que nuevamente los trenes se retomen y vuelvan a ser un instrumento político impulsado por los nuevos gobiernos del bienestar?

(LCL): Yo creo que sí. De hecho, al tren maya yo también lo veo como un instrumento político. O sea, el discurso para construir el tren maya tuvo mucho que ver con política. En 1880-1890, en los periódicos encuentras, en el periódico oficial de San Luis, por ejemplo, que hay una nota que llama mucho la atención. El título es: “Democracia o ferrocarriles”. Ahí lo que dicen es: “quién está contra la reelección, está contra el ferrocarril”, porque gracias a la permanencia de quienes están gobernando tenemos ferrocarriles. Un poco como allá, porque para la próxima futura presidenta, uno de sus proyectos prioritarios es el ferrocarril. Obviamente, se está respondiendo a intereses que ya están: atender ciertas demandas, pues hay que hacer política. Ojalá y se acerquen con la gente o con las empresas que pueden hacerlo de manera más accesible, más barato y esté mejor hecho. Entonces, yo creo que sí puede ser nuevamente un instrumento político. Los transportes, en general lo son, porque igual pasa cuando abren una carretera. Con el trazo de la carretera también dicen: “No hay razón de por qué pasó por ahí, cuando a lo mejor era más fácil que pasara por otro lado”. Yo creo que sí, no lo veo mal, además, bien utilizado, no lo veo mal. El problema es cuando nada más lo utilizan como instrumento, sin medir más beneficios.

Citas

[1] Profesora-investigadora del Colegio de San Luis Potosí; pertenece al Sistema Nacional de Investigadores e Investigadores (SNII), nivel I. Contacto: luz.carregha@colsan.edu.mx

[2] Estudiante de doctorado en Ciencias Económicas de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Unidad Iztapalapa. Contacto: yazminyolandasaga@gmail.com

ENTREVISTA A LA EX FERROCARRILERA MARÍA DEL CARMEN CABALLERO ESCOBAR

Por: Patricio Juárez Lucas¹



María del Carmen Caballero Escobar en la charla de café "Mujeres del ferrocarril". 15 de marzo de 2022. Fuente: Página de Facebook del CEDIF.

Patricio Juárez Lucas (PJL): su nombre completo por favor
María del Carmen Caballero Escobar (MCC): Buenas tardes, mi nombre es María del Carmen Caballero Escobar

PJL: ¿Cómo se llaman sus padres?

MCC: Mi mamá se llama Florentina Escobar Rueda y mi papá se llama Juan Caballero Toledo

PJL: ¿dónde nació?

MCC: Soy originaria de ciudad Ixtepec, Oaxaca

PJL: ¿hasta qué años estuvo allí?

MCC: Pues, nada más mi mamá se iba a aliviar allí y radiqué todo el tiempo, bueno, toda mi juventud en Matías Romero Oaxaca.

PJL: ¿se acuerda de las escuelas donde estudió?

MCC: Sí claro, estudié la Primaria en una escuela que se llama, porque todavía existe, 20 de noviembre de 1910, la Secundaria en la Escuela Secundaria Técnica número 15, allí en Matías Romero, y ya la Prepa la hice Abierta aquí en Tierra Blanca

PJL: ¿cómo se acercó al mundo ferroviario?

MCC: Ok, mire, yo terminé la Secundaria, me tocaba irme a la Prepa pero, pues había problemas económicos en casa, entonces mi mamá de crianza le dijo a mi mamá que, porque no estudiaba yo para telegrafista que era muy buen trabajo, como Matías Romero era la ciudad ferrocarrilera, entrar a PEMEX o entrar a Comisión (CFE) era un buen trabajo, entré a la Escuela de Capacitación allí en Matías Romero había una escuela de capacitación, allí estuve durante 9 meses, me capacité, y en 1986, el 18 de agosto me hice telegrafista.

PJL: Usted no tuvo que ir a la ciudad de México

MCC: No, no, nada, allí en Matías Romero hice todo, estuve 9 meses, realmente fue muy rápido.

PJL: ¿Dónde empezó a hacer sus prácticas?

MCC: Pues mire, le voy a ser franca, yo no practiqué mi línea, yo nada más iba a la oficina telegráfica, me daban chance allí mismo en Matías Romero a practicar, y nada más un ratito, por ratos me daban chance de ayudar a los telegrafistas a sacar la chamba y allí empecé en Matías Romero, ya posteriormente cuando ya me hice telegrafista, pues me mandaban a la línea que fue donde llegué a conocer la estación.

PJL: ¿Se acuerda dónde asentó escalafón, o su primer trabajo ya como telegrafista?

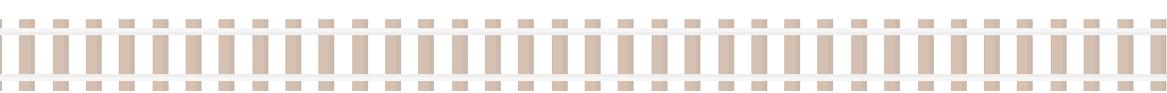
MCC: Claro, fue efectivamente donde yo nací, en Ciudad Ixtepec, Oaxaca.

PJL: ¿allí cuánto tiempo estuvo?

MCC: Nada más el día que asenté escalafón, de allí me regresé a Matías, porque allí estaba el centro de despacho, de allí te mandaban a la línea, empecé a trabajar en un lugar que se llama Ojapa, en Hibueras, en Medias Aguas, donde había una acefalia me mandaban a cubrir vacaciones.

PJL: y en ese tiempo todavía estaba como con suplencias no tenía todavía base

MCC: No, no, todavía no, era yo, decían los compañeros, era yo, tenía yo derecho de cuida milpas, donde me mandaban tenía yo que ir, (risas) no tenía yo opción, ni que soñar, en Matías Romero había puros telegrafistas derecheros, no me dieron chance de trabajar allí así que, así que yo me dediqué a trabajar en la línea a donde me mandaran allí iba yo a trabajar, empecé a trabajar



a los 16 años.

PJL: Muy joven

MCC: Bien jovencita

PJL: ¿Y cómo lidiaba con el mundo lleno de hombres?

MCC: Pues era difícil porque estaba yo muy joven, no tenía malicia, como ahora que si alguien me dice algo le digo su precio, antes no, anteriormente siempre pues antes nunca fui que me dejara, me defendía, como debía ser, pues sí había acoso y todo eso, fíjese que hasta eso, gracias a dios no tuve mucho ese problema, allá en el NT (Nacional de Tehuantepec), es como más provincia yo creo, están, era más sencilla la gente, pues gracias a dios me fue bien, tuve muy buenos compañeros, algunos malillas pero muchos buenos compañeros.

PJL: ¿Cuándo fue que ya tuvo base, alguna estación, o como telegrafista en alguna estación?

MCC: Trabajé 5 años como telegrafista, pero yo mi meta era hacerme despachador de trenes apliqué el escalafón y me mandaron a estudiar, hice el preliminar, o sea 3 meses, porque era, el estudio era de un año, 3 meses en la escuela, te relevaban del servicio, 6 meses practicando, pero tenías que trabajar y practicar en la hoja de trenes, y la final otros 3 meses y ya asentabas escalafón y ya te ibas a trabajar de despachador, ya era mejor porque te mandaban a trabajar a estaciones, a ciudades, ya no ibas a ranchitos donde nada más estaba la estación, en ese tiempo los despachadores trabajábamos 6 horas, ahorita en qué trabajo vas a laborar 6 horas, en ninguno, allí trabajábamos 6 horas nos pagaban bien, estábamos en una oficina solita con la hoja de trenes manejando los trenes y con clima, porque en los otros un zancudero que yo ya había andado mucho en la línea y la verdad yo deseaba ser despachador de trenes.

PJL: dice que allí lo relevaban, quiere decir que seguía recibiendo su salario para capacitarse

MCC: Sí, sí la empresa te relevaba del servicio y te pagaba de acuerdo al último puesto que habías tenido, ya te reincorporabas a los 6 meses, trabajabas y practicabas al mismo tiempo y ya para la final, ya no lo podías hacer en Matías Romero, porque en Matías Romero también había capacitación para despachador de trenes, pero del grupo de 7 que éramos ninguno se animó a seguir, entonces yo ya había terminado, y yo ya quería terminar y me vine a Tierra Blanca a hacer la final

PJL: Entonces ya en Tierra Blanca fue que culminó su capacitación

MCC: Terminé mi capacitación y como había 2 jefes de trenes, 2 centros de despacho, entonces salió la oportunidad de trabajar y em quedé aquí en Tierra Blanca

PJL: Entonces ya allí asentó escalafón por así decirlo, como despachadora de trenes

MCC: Aquí asenté escalafón, a los 22 años me hice despachadora de trenes.

PJL: ¿se acuerda en qué fecha?

MCC: Fue en noviembre 18 creo, del 92

PJL: Qué tan dura era la competencia, usted cómo vio la competencia con sus compañeros hombres precisamente para llegar a este nivel, sobre todo que me dice que otros compañeros desistieron de concluir esa capacitación, ¿cuántas eran mujeres y cuántos eran hombres en ese grupo de usted?

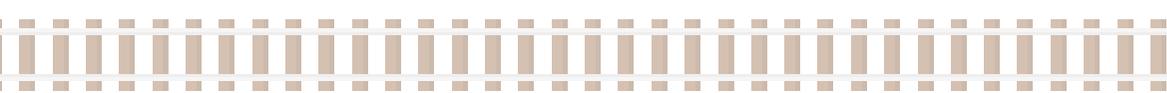
MCC: Éramos 7, pero nada más yo era la única mujer, eran 6 varones y yo la única mujer, entonces ya aquí en Tierra Blanca se formó un grupo de varios lugares, pero yo fui la única mujer que se hizo despachadora en ese tiempo

PJL: Y también en ese grupo de Tierra Blanca

MCC: Sí, también en ese grupo fui la única mujer, pero la verdad sí era competencia, cómo esta mujercilla viene aquí a al centro de despacho, aquí también en Tierra Blanca en el centro de despacho no había mujeres, yo era la única

PJL: De su experiencia como despachadora de trenes, tuvo algún incidente con alguna corrida, o sobre todo con algún despacho de tren porque a usted no al entendieron o usted no entendió lo que le mandaron

MCC: Sí; posteriormente fue el control directo de tráfico, CDT, que era más fácil, pero yo cuando yo me inicié fue el Derecho de trenes, era un libro que tenías que estudiar y aplicar las reglas, entonces el Derecho de trenes era difícil, no cualquiera se hacía despachador, teníamos que tener cierta capacitación, un cierto valor para estar en la hoja manejando los trenes, y confrontando las situaciones que se venían dando, sí si tuve problemas, no, nadie se salva, si tuve mis problemillas allí que se pudieron resolver, en una ocasión me equivoqué yo, al decir, vamos a decir máquina 9200 puse 9405, era un, después de la llegada, la orden decía así: después de la llegada de extra 9405, máquina fulana de tal corre de Córdoba a Tierra Blanca, entonces yo me equivoqué, en vez de poner 9400, puse 9405, no iba a pasar nada, el tren nunca iba a salir, porque esa máquina nunca iba a llegar, entonces yo hablé con el maquinista y le dije: me equivoqué, me equivoqué vamos a arreglarlo como vez, no, no, dice: caíste en mis manos y aquí vas a ver, aquí vas a ver y todos gritando allí en la oficina, porque eso fue en Córdoba, no se me olvida, precisamente apenas me estaba yo acordando con mi esposo, le digo tú crees. Yo le decía: oye vamos a, ahorita te doy otra orden y no hay problema. No, no, no, decía: ya caíste en mis manos y vas a ver y todos gritando: sí, sí, sí, que la corran,



que la corran, que la corran; y efectivamente, tristemente me corrieron de los Ferrocarriles Nacionales de México, estuve despedida 3 meses, y a los 3 meses me reincorporaron otra vez, pero sí sentí horrible.

PJL: Porqué tanta animadversión, cuando se pudo haber arreglado eso

MCC: Se pudo haber arreglado porque no iba a pasar nada, pero no quiso, no quiso dijo que ya había yo caído en sus manos, ya caíste en mis manos y ahorita te voy a documentar me dijo, y estaban allí sí, sí, documéntala para que la corran, como ensañándose pues, porque una mujer usa valor, pues ni modos, el jefe de despachadores en ese tiempo, yo trabajaba de 12 del día a 6 de la tarde él salía a las 4 de la tarde, a las 4 de la tarde me entregó mi despido y me hizo que yo lo firmara, y yo lo firmé, y a las 4 de la tarde yo ya estaba despedida, pero, yo inexperta, pues me saqué de onda, seguí con mi turno, entregué a las 6 de la tarde siendo que yo ya tenía 2 horas despedida, pero no quise dejar el servicio porque yo me hubiera ido, yo me hubiera ido si ya estaba yo despedida, pero no, me quedé terminé mi turno lo entregué y pues ya me vine a mi casa pues porque ya estaba yo despedida ya después me dicen: porque no te viniste, pues no sé, por la costumbre de entregar mi turno, tenía yo que entregar, sí, sí es cierto yo me hubiera levantado, sabes qué si estoy despedida pues adiós

PJL: y que me releve a ver quien

MCC: Pues el jefe se hubiera tenido que sentar, aunque le tenía miedo a la hoja, pero se le pudo haber sentado ya que me dio el despido y se sienta allí a terminar el turno.

PJL: Pue entonces le cayó bien que siguiera allí trabajando mientras

MCC: Y ahora digo: cómo no me fui, pero bueno, él hubiera no existe.

PJL: Se acuerda de cuantas marcas de demérito le pusieron con eso.

MCC: No, no tuve derecho ni a marcas, porque como me despidieron

PJL: Fue en el acto

MCC: En el acto me llegó, no se me olvida que con letras grandes decía: está despedida del servicio de estos Ferrocarriles Nacionales de México

PJL: Cómo le hizo para defenderse como estuvo o con quien lo arregló.

MCC: Me fui a México, metí una demanda y me reinstalaron al servicio y me pagaron los 3 meses que estuve despedida.

PJL: ¿Tuvo que recurrir a abogado o el sindicato mismo o usted misma nada más argumentó?

MCC: No, No, metí un abogado,

PJL: ah, ah,

MCC: Sí

PJL: Algún otro incidente que se acuerde, de esos años de despachadora

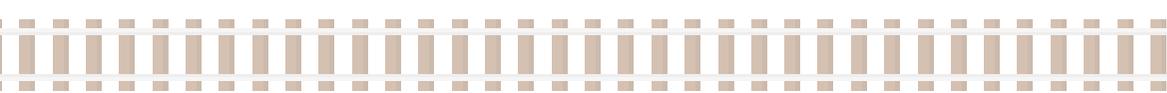
MCC: NO, no, ese fue el único que, que la verdad pues me marcó, siempre tuve más cuidado, por decir algo, mire nosotros dábamos programas de motores, que es este programa de motores, en la línea había mucho personal que tenía que salir a trabajar a reparar las vías, entonces en el turno dábamos, uno creo que era 6:30, otro 9:30 y otro 12:30, entonces el despachador que trabajaba de 6 a 12 daba un programa, daba 2 programas, el de 6:30 y el 9:30, entonces venía uno diciéndole a los telegrafistas, lo hacían a máquina, la frecuencia, el tren fulano de tal está en Ojapa, tren mengano está en tal lugar, tren fulano está en, para que los motoristas más o menos supieran a qué tirarle para salir a las vías, porque anteriormente el personal de vía andaba a la deriva, los ojos de los motoristas era este programa de motores, allí les decía uno probablemente, en Medias Aguas a tal hora, en Córdoba a tal hora para que ellos tuvieran una idea, aparte les decía uno tengan cuidado con cualquiera, aparte de todo lo les decíamos: tengan cuidado de cualquier imprevisto porque de repente salía una máquina sola que tenía que ir a remolcar una, y pues tenía que salir, y los motoristas trabajando en la vía, que eso fue con el sistema estándar, la verdad peligraba mucho el personal, el personal de vía, entonces este programa, aparte de todo el trabajo que teníamos, teníamos que dar este programa de autoarmones porque ellos estaban esperando el programa para poder seguir trabajando

PJL: Todo este tiempo, usted se fue como despachadora a Córdoba

MCC: No, a Tierra Blanca, aquí estaba la central de despacho, había 2 centrales, una trabajaba de Tierra Blanca a Medias Aguas, y el otro centro de despacho que era del lado norte trabajaba de Tierra Blanca a Córdoba, y de Tierra Blanca a Veracruz, el lado norte que era de Tierra Blanca a Córdoba y de Tierra Blanca a Veracruz estaba más tranquilo, allí estaban los despachadores más derechos, que se la llevaban tranquilo, ya los más nuevos estábamos del lado sur donde estaba todo el jelengue y todo el movimiento porque había cañeros, había de escape, y los escaperos eran los que iban haciendo movimientos los lugares, el tren local, los pasajeros, todo el movimiento.

PJL: Estaba el flujo más frecuente

MCC: Sí, todo el turno, por lo regular todo el turno te la pasabas



hablando, estabas escribiendo y hablando, dando instrucciones, dando órdenes, movimientos, todo el turno se te iba muy rápido las 6 horas porque te la pasabas hablando todo el turno.

PJL: ¿de qué fecha a qué fecha estuvo como despachadora de trenes, allí en Tierra Blanca, o donde haya estado?

MCC: Aquí empecé a trabajar en el 92, en 1992 aquí en Tierra Blanca, ya cuando vinieron las liquidaciones ya no fui requerida por la empresa, se los llevaron los despachadores a Veracruz, ya esa fue otra triste historia.

PJL: ¿Entonces a usted la liquidaron como despachadora?

MCC: Sí, a mí me liquidaron como despachadora, sí.

PJL: Y después de eso, se incorporó a las nuevas empresas.

MCC: Solo fue como 6 o 7 meses con Ferrosur, como telegrafista, de allí quitaron a los telegrafistas, y allí dejé de laborar en el ferrocarril.

PJL: Volviendo a los de las liquidaciones, todavía no tenía tiempo para jubilación.

MCC: No, todavía no fíjese, todavía no alcanzaba yo jubilación, pues estaba joven, así que nada más me liquidaron, allí se acabó mi vida laboral en ferrocarriles.

PJL: ¿Eso fue por el 94?

MCC: No, fue en el 98, 98-99

PJL: Y después ¿a qué se ha dedicado, Carmen?

MCC: Bueno, mire me casé aquí en Tierra Blanca, con un ferrocarrilero que también era despachador de trenes, me quedé a vivir aquí en Tierra Blanca, y me dediqué a mi familia, al negocio, em gusta mucho el negocio, ese ha sido mi modus vivendi, hemos tenido el negocio mi esposo y yo, y pues ahorita nos quedamos solitos los 2 ya mis hijas se casaron, y sigo con mi negocio en ventas en línea, ahora hay que entrarle al internet, al Facebook, y por allí vendo, así.

PJL: Pues qué bueno

MCC: Por allí tenemos una página que se llama abretutienda. pin, vendemos ropa de mayoreo

PJL: Volviendo a ferrocarriles y a esta familia, ahora que me dice usted de su esposo, ¿qué otros familiares tiene o tuvo como ferrocarrileros?

MCC: Mire, la persona que a mí me recomendó por mi apellido Escobar, fue un hermano de mi mamá, un hermano de mi mamá que era garrotero, él fue el que me recomendó, porque antes era por recomendación

PJL: Que lo tenían que firmar para el sindicato

MCC: Sí, por medio del sindicato, entonces él me ayudó y por eso fue que yo entré al ferrocarril

PJL: El era garrotero en esa división

MCC: Él era garrotero en el NT

PJL: Otra persona ¿no tuvo más?

MCC: NO, ya no, no tuve más familia, más que mi tío que fue el que me recomendó, de verdad el ferrocarril era una familia grande porque todos nos conocíamos.

PJL: Sí, generalmente era, pues era así el camino, alguien te tenía que recomendar, un familiar, sobre todo que se tenía ese derecho, de recomendar a los familiares, y así la familia se hacía en el ferrocarril.

MCC: Sí, así es.

PJL: Además de lo que ya me ha platicado, a lo mejor por ponerlo en términos actuales, además de estas malas vibras de esos compañeros ¿qué otros obstáculos encontró usted en el mundo ferroviario, la competencia todo eso que conlleva por pelear por un espacio, en este caso para las mujeres?

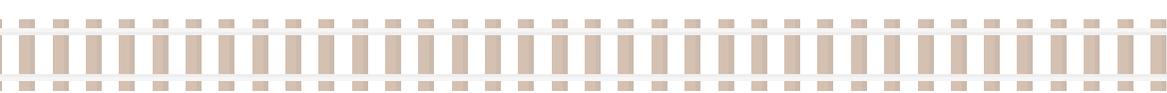
MCC: Sí, lo que pasa es que allí de acuerdo a la fecha en la que uno entraba, ese era tu derecho, ese era tu escalafón, nadie te podía, vamos a decir sí tú solicitabas un turno y una persona de menor derecho lo quería, no se lo podían dar, porque tu derecho ya lo tenías por el escalafón, entonces no era tan fácil, las malas vibras siempre existió, pero no era tan fácil que te dijeran tú no trabajas ese turno lo va a trabajar fulanito que es mi sobrino, o que es mi primo, no, porque estaba de por medio tus derechos que eran el tiempo en el escalafón.

PJL: Y de estas dos etapas de capacitación ¿cuál cree que ha sido la más difícil, en este, nos ha dicho también en ese grupo de aspirantes telegrafistas también había otras mujeres o no, pero en general cuál era la dificultad?

MCC: Era el trato, a veces cuando estábamos de telegrafistas, era el trato con los conductores, porque nosotras como telegrafistas teníamos trato directo con el conductor, y los conductores, algunos te gritaban porque así eran, los jóvenes no, pero ya los conductores grandes se sentían como patrones siento yo.

PJL: Dueños de la empresa del ferrocarril

MCC: Uy, cuidadito estabas media recostada en la madrugada encima de tu mano sobre el escritorio, porque llegaban azotando los libros para que te despertaras: ¡Que pasó estas durmiendo!, No, no estoy durmiendo que pasó ¡No pues dame órdenes! ¡estas durmiendo! así de forma muy grosera y prepotente, la



verdad eso sí, si lo pasé, es que ya como despachador pues ya fue menos, fue menos porque entonces yo ya tenía.

PJL: Allí su jerarquía ya mandaba.

MCC: Allí se voltearon los papeles, yo ya estaba en otro lugar donde la chamaquita que regañaban ya no era lo mismo, entonces pues era lo que yo quería, (risas).

PJL: Pues sí. Pues por mi parte por el momento sería todo Carmen nada más agradecerle tus testimonio, como te dijo Román, trataremos de transcribir la entrevista y a ver en qué momento lo podemos subir a la revista digital, pero se abre la comunicación para poder compartir si usted tuviera fotos o algo por el estilo y nos pudiera compartir aunque sea alguna copia y todo eso y pues lo agradeceríamos mucho, entonces de mi parte agradecerle y haber si Román tiene otra pregunta, estamos a la orden e invitarla también si algún día se viene por aquí por la ciudad de Puebla, pues la invitamos a visitarnos en el Museo y ya le daremos un recorridito por todo el Museo.

MCC: Yo la verdad les agradezco mucho que me tomen en cuenta, porque, aunque ustedes no le crean yo vuelvo a vivir todo eso otra vez, fue una etapa de mi vida muy bonita, que estaba como guardada en un cajoncito, y ustedes abrieron, entonces me acuerdo nuevamente de esas vivencias, fue una etapa muy bonita de mi vida y estoy muy agradecida a ustedes, al Museo por tomarme en cuenta, muchas gracias.

PJL: Gracias. Román.

Román Moreno Soto (RMS): Muchas gracias, gracias doña Carmen, en realidad siempre con todas las experiencias que ustedes nos comparten, uno pude viajar a esa época, me refiero en este caso a las generaciones como la mía que no nos tocó todas esas cosas maravillosas.

MCC: Fue algo muy bonito viajar en tren, llegar apestosa a fierro, porque la verdad ese olor se concentraba en la ropa, pero viajabas no cuántas horas para llegar a tu destino, pero era muy bonito, era muy bonito y el derecho de trenes fue algo que jamás se va a volver a vivir, porque ahora hay otro sistema mucho más fácil.

RMS: Pero justo, era todo ese trabajo y además en el caso de ustedes abriéndose paso y alcanzar el máximo nivel, que era ser despachador de trenes que no era sencillo, ya adquirir el escalafón para ser despachador de trenes en transportes era ya el máximo nivel.

MCC: Sí así es, no cualquiera se hacía, había muchos telegrafistas que se jubilaban como telegrafistas y jamás se hacían despachador, le temían mucho a la a la hoja le tenían respeto y la verdad era un trabajo difícil.

RMS: Muy difícil muy complejo y estresante también, entrevistábamos también a otro compañero ferrocarrilero, quizás lo ubique, a don Tirso Moreno, y él nos decía que varios, hasta, estaban ya tan perturbados del nivel de estrés del trabajo que desde allí les derivó diabetes y otras afectaciones a su salud.

MCC: Sí, fijese que sí, pero les soy franca a mí me gustaba, era muy bonito, era muy bonito fijese que a mí cuando me enseñaron, me dijeron: mira, cuando llegues aquí tus problemas los vas a dejar en la puerta, cuando entres tus problemas los vas a dejar, y si es cierto yo los dejaba allí, y sí yo me estresaba bonito, pero era algo muy emocionante.

RMS: Qué bueno, de mi parte sería todo, siempre muy contento, muy feliz de poder escucharla, y bueno pues entonces voy a dejar de grabar hasta aquí.

Citas

[1] Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico del CEDIF a la exferrocarrilera (MCC), el 28 de agosto de 2022 mediante la plataforma Zoom.

ENTREVISTA REALIZADA A MIGDALIA GONZÁLEZ RUIZ.

Por: Robert Alegre¹

Robert Alegre (RFA): ¿Cómo se llama usted?

Migdalia González Ruiz (MGR): Migdalia González Ruiz

RFA: ¿estaba hablando con el señor José que usted había vivido en los carros campamento?

MGR: Así es.

RFA: ¿cómo eran los carros campamento?

MGR: Pues para nosotros como nos dieron como casa habitación, muy incómodo la verdad para viajar para todo, porque a la hora que decían; el campamento se va para tal lado, se tenía que ir y hay veces que salía uno en la noche, no dormía uno se la pasaba uno sentada por los zangoloteos, había también tripulación, que cuando nos tocaban buenas, ahora sí que muy bonito que enganchaban el campamento, pero cuando no pues a su suerte de uno. A veces cuando nos movían de día pues ni comíamos, ni nada, porque, aunque hiciéramos la comida todo se regaba y así nos pasábamos hasta que llegábamos al lugar donde nos mandaban.

RFA: ¿Y qué hacía usted durante el día porque el señor José trabajaba en el riel, qué tipo de cosas hacía usted?

MGR: Pues en el día cuando nos movían, pues nada, nada más ir sentada cuidando a los hijos, porque no se cayeran las cosas, porque no los aseguramos bien.

RFA: ¿y ya cuando llegaban a los lugares y don José trabajaba, usted qué tipo de cosas hacía?

MGR: El hogar, el hogar, hay veces que nos tocaba cerca el molino para ir a traer la masa, pero de allí no salía del hogar

RFA: ¿y cómo era la vida ferrocarrilera, era difícil, fácil, entretenida?

MGR: Ay joven, era tremenda, muy triste para uno que lo sufrió, triste, para mí muy triste la verdad, porque había lugares donde usted llegaba y había de comer, había lugares que no encontraba usted nada, hasta que el señor iba a explorar a ver dónde estaban las cosas, el mercado o alguna cosa, sí es muy triste, para personas que no hemos vivido pues yo digo que es muy bonito, porque van en el tren y ellos se divierten, pero cuando uno la vivido es muy duro.

RFA: ¿Cuáles son las cosas más tristes?

MGR: Triste porque va usted incómodo, no puede usted hacer sus necesidades, pues hasta donde llegue el tren hasta allá debe

usted ir, es muy pesado en una sola palabra, es muy pesado. Lugares que hay de comer, lugares que hay agua, lugares muy feos la verdad, tierra, en los campamentos es uno muy oprimido para vivir en los campamentos, lo comparte uno con dos personas, para mí es muy incómodo, si se está usted aquí peleando con su esposa, ya el otro lo está oyendo, si el vecino se pelea pues usted lo escucha y así es, es muy triste, si es muy triste porque se deshace usted de sus hijos, los deja usted con un familiar que los mande a la escuela, que estén en la escuela, porque se imagina si va usted por 2, 3, 6 meses, llega usted los mete a la escuela y a la hora que se va el campamento otra vez a provocarle el cambio, es muy triste, nosotros tuvimos que dejar a nuestros hijos con mi mamá para que ellos avanzaran en la escuela.

RFA: ¿y el ferrocarril les daba dinero suficiente, pagaba bien; vivían bien con el salario del ferrocarril?

MGR: No, en aquel entonces ya sabe usted que el pobre, entre más se mata menos gana, es muy poco el salario que él ganaba.

RFA: ¿usted es hija de ferrocarrileros, es cierto?

MGR: Mi padre fue mayordomo de una cuadrilla, la cuadrilla que agarró el tren.

RFA: ¿y aquí se conocieron?

MGR: En la cuadrilla de mi papá, él era trabajador de mi papá.

RFA: ¿usted no trabajaba allí entonces como llegó allí?

MGR: No, porque mi papá era el mayordomo, el jefe de los trabajadores, entonces tenía su cuadrilla de 25 hombres, entonces en la cuadrilla andábamos no solamente yo, había muchas muchachas, muchas madres de familia que tenían sus señoritas, y allí fue donde yo lo conocí a mi señor.

RFA: ¿entonces usted vivía en la cuadrilla?

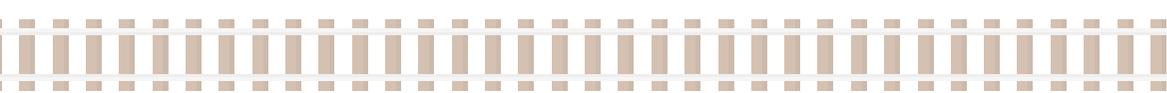
MGR: Sí, en la cuadrilla. Allí vivía yo. Llegué a la edad de 8 años al ferrocarril, anteriormente carpa, el mayordomo solamente tenía una caseta, pero ya con el tiempo, tal vez, nos fueron modernizando y ya nos dieron campamentos.

RFA: ¿entonces allí había muchas mujeres, muchas hijas?

MGR: Ah sí, cada trabajador con su esposa su familia sí, anteriormente cuando teníamos las carpas parecíamos animalitos, en un carro vacío nos íbamos 3, 4 familias.

RFA: ¿y era común que las mujeres que se casaran con ferrocarrileros?

MGR: Pues yo digo que no, hay unas que no y hay otras que siguen el mismo ramo de los papás. Sí, pues yo digo que no era obligatorio casarse con los señores del mismo ramo.



RFA: ¿y qué pensaba usted de casarse con un ferrocarrilero o ser novia de un ferrocarrilero?

MGR: Ay joven, es que a mí no me dejaban salir para nada, mi mamá y mi papá no me dejaban salir. Él fue mi primer novio y con me quedé.

RFA: ¿solamente en la caseta?

MGR: Sí solamente en la caseta.

RFA: ¿Qué hacía, jugaba, en aquella época no había televisión?

MGR: En aquella época ni radio teníamos.

RFA: ¿coser y ese tipo de cosas?

MGR: Mi madre, gracias a Dios nos enseñó que teníamos nuestras horas de quehacer y esas cosas y luego ya dando las 3,4 de la tarde, ya nos jalábamos nuestra sillita para tejer. Nos enseñaba a tejer, a bordar y en el día, a veces, buscar la ropa para zurcirla, o lavar, planchar, según como ella dijera que es lo que teníamos que hacer.

RFA: ¿pudiste ir al colegio, no iba al colegio la gente, la gente que vivía allí no iba al colegio?

MGR: No, le digo por lo mismo porque andaba uno por aquí por allá y así se trasgirvesaba (sic) uno, por eso le doy gracias a Dios que mis hijos ninguno fue ferrocarrilero, ninguno bendito a Dios, porque es una vida muy pesada a la vez, muy triste para una como mujer, sufre uno mucho porque, porque, como le vuelvo a repetir, hay partes en los que ni siquiera no encuentra uno de comer, y tener que ir y caminar y caminar hasta encontrar.

RFA: ¿y cuándo el señor estuvo en la huelga en 1958, usted estaba embarazada?

MGR: Sí, de Romelia mi hija, que acabó de salir hace rato.

RFA: ¿cómo era eso que el señor allí al no poder estar en casa y usted?

MGR: No, él estaba en la calle porque los habían sacado y nosotros estábamos adentro en los campamentos, cuando la huelga de Vallejo.

RFA: ¿cómo lo vivió usted?

MGR: Pues yo, en el estado en que yo me encontraba era difícil porque pues estaba sola. Se imagina a una mujer que está a punto de dar a luz de un momento a otro pues es muy difícil, pero gracias a Dios cuando la huelga de Vallejo se acabó, ese día nació mi hija.

RFA: ¿quién te cuidaba cuando el señor estaba fuera?

MGR: Pues nosotras solitas nos cuidábamos, las unas a las otras, las mujeres, con otras mujeres nos ayudábamos.

RFA: ¿de qué forma, por ejemplo?

MGR: Por ejemplo, como las casetas iban así, en fila se formaban, pues lo que le llegaba a pasar a uno se le comunicaba a la otra, a la que pudiera salir a ver al marido, ya les llevábamos café, les llevábamos de almorzar cuando estaba la huelga, como mi papá fue muy vallejista la verdad, mi papá fue muy vallejista, pues entonces yo creo que fue por eso que a él lo castigaron, le digo a usted ese día que terminó la huelga nació mi hija.

RFA: ¿y las mujeres le traían a usted comida porque usted ya estaba muy grande, seguramente ya muy lista para tener al bebé?

MGR: A veces mi mamá, a veces mi abuelita, siempre andaban a las vivas para sacarle de comer a los señores, o para ir a traer la leche o para alguna cosa porque como no lo podían ir a comprar, sí las mujeres sí podíamos salir, pero lo hombres no podían entrar.

RFA: ¿hubo mujeres que participaron de alguna forma en la huelga, señoras?

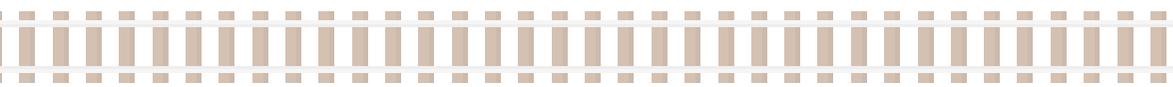
MGR: Sí, las del sindicato nada más, me imagino que las del sindicato porque pues nosotros no, sí respaldábamos a nuestros maridos porque Vallejo fue un buen hombre, fue un buen hombre para los ferrocarrileros, yo pienso que si ellos no se hubieran metido a la huelga del Mexicano, del otro ramo yo creo que les hubiera quedado bien eso, lo que sufrió Vallejo si le hubiera dado buen resultado a los Nacionales de México, pero como apoyaron al otro ferrocarril ya todo se fregó, todo se echó a perder.

RFA: ¿usted no tenía miedo de que en algún momento lo echaran de la casa campamento?

MGR: Pues sí y no porque pues nosotras somos muy bravas. También cuando nos tocan a nosotros, pues creo que no, éramos muchas y no creo que nos sacaran, no creo que nos sacaran porque nos juntábamos todas, y más tarde nos poníamos a platicar y eso de nuestros maridos, cómo le íbamos a hacer y esto y lo otro. Pero no creo que se arriesgaran a sacarnos.

RFA: ¿y de qué platicaban?

MGR: Cómo era la vida con ellos y que estaban haciendo afuera, unas con de desconfianza de que estaban sus maridos afuera y otras nomás pensando cuando regresarían al trabajo, no, nosotros gracias a dios ninguno se metió con nosotros, estaba el ejército cuidando las puertas, ni los soldados nos decían algo, nada, al contrario, nos respetaban mucho. Le digo a usted que es una vida muy triste ser ferrocarrilera, uno que ya lo vivió es muy triste, pero como le vuelvo a repetir personas nuevas que llegan a ser ferrocarrileras dicen; ay qué bonito, no, yo ya lo viví.



RFA: ¿Si alguien le preguntará qué es ser ferrocarrilera o cuáles son las responsabilidades de una ferrocarrilera, que diría usted?

MGR: Pues como mujer yo pienso que la responsabilidad es de los hombres, su trabajo de ellos, nosotras nos dedicamos a cuidar de nuestros maridos, pero sí le digo a usted es muy pesado, muy pesado el ferrocarril, no quedo convidada para salir otra vez al ferrocarril, yo pensaba mucho en mis hijos, porque iban creciendo, iban saliendo de la primaria, y nosotros siempre pensábamos: van a ser ferrocarrileros, pero no, bendito dios no, cada quien agarró su ramo de ellos, ahora sí les gustaron el trabajo que ellos obtuvieron, y en eso trabajan, uno es licenciado en Administración, sí el no es ferrocarrilero, los tres no son ferrocarrileros, porque ellos veían la vida que uno tenía cuando salían de vacaciones nos los llevábamos para el campamento, poquitos días estaban con nosotros volvían a regresar, yo creo que por eso también tuvieron la idea que ser ferrocarrilero no, no conviene, les decía yo a mis hijos un ferrocarrilero es borracho, mujeriego, enamorado, yo no quiero que sean ustedes así, yo le decía a ellos, pero bendito Dios no, ninguno de mis hijos es ferrocarrilero,

RFA: ¿salieron bien, aprovecharon?

MGR: Sí, el más grande tiene su empresa, el más chico se asoció con el de en medio.

Citas

[1] Entrevista realizada a Migdalia González Ruiz, el 2 de marzo de 2004 por Robert Alegre, Doctor en Historia Latinoamericana por la Universidad Rutgers. Estudioso del movimiento ferroviario mexicano de la década de 1950, que organizó el mayor movimiento de la clase trabajadora en la era posrevolucionaria. Autor del libro, *Railroad Radicals in Cold War Mexico*, publicado en 2013 por la University of Nebraska Press. Contacto: luz.ralegre@une.edu.mx

UN MOMENTO EN LA BÚSQUEDA DE LA MODERNIDAD MEXICANA: ENTRE TRENES Y TEATROS

A MOMENT IN THE SEARCH FOR MEXICAN MODERNITY: BETWEEN TRAINS AND THEATRES

Raquel Velasco¹

Resumen

En el último tercio del siglo XIX, un grupo de intelectuales y políticos mexicanos, dirigió desde distintos territorios de acción un proyecto de país que difundía –como una de sus premisas centrales– la importancia de impulsar la educación para consolidar una conciencia nacional que nos acercara a las trayectorias sociales involucradas en el proceso seguido por la modernidad europea. El proyecto cultural de México, durante la República restaurada e incluso en el Porfiriato, siguió en gran medida la visión de Ignacio Manuel Altamirano, quien sentó los prolegómenos de una literatura nacional. Sin embargo, debido a los altos niveles de analfabetismo en el país, en la iniciativa de educar al pueblo a través del arte, resultó determinante la actividad escénica, la cual se pudo expandir a través del ferrocarril.

Palabras clave: Ferrocarril mexicano, artes escénicas, teatro, educación

Abstract

In the final third of the 19th century, a group of Mexican intellectuals and politicians led a national project from various spheres of influence, promoting—among its central premises—the importance of advancing education to forge a national consciousness aligned with the social trajectories of European modernity. Mexico's cultural project during the Restored Republic and even throughout the Porfirian era largely followed the vision of Ignacio Manuel Altamirano, who laid the groundwork for a national literature. However, due to high levels of illiteracy in the country, theatrical performance became a decisive means of educating the people through art, a practice that expanded thanks to the railroad network.

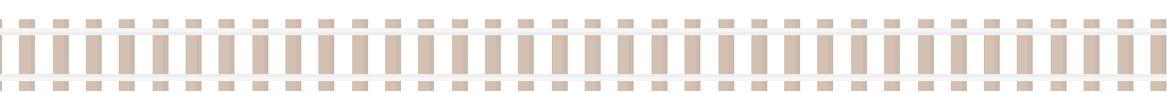
Keywords: Mexican railroad, performing arts, theatre, education

En México, en el último tercio del siglo XIX, un grupo de intelectuales y políticos integrado por Benito Juárez, Sebastián Lerdo de Tejada, José María Mata, José Juan Baz, Manuel Payno, Guillermo Prieto, Ignacio Ramírez, Ignacio Manuel Altamirano, Antonio Martínez de Castro, Ezequiel Montes, Matías Romero, Francisco Zarco y Gabino Barreda, entre otros, dirigió desde distintos territorios de acción un proyecto de país que difundía –como una de sus premisas centrales– la importancia de impulsar la educación para consolidar una conciencia nacional que nos acercara a las trayectorias sociales involucradas en el proceso seguido por la modernidad europea. La educación –consideraban– era una herramienta indispensable para resolver otros aspectos impostergables luego de la caída del imperio de Maximiliano de Habsburgo, como eran:

[...] el orden político, la práctica de la Constitución liberal de 1857, la pacificación del país, el debilitamiento de los profesionales de la violencia y la vigorización de la hacienda pública; en el orden social, la inmigración, el parvifundio y las libertades de asociación y trabajo; en el orden económico, la hechura de caminos, la atracción de capital extranjero; el ejercicio de nuevas siembras y métodos de labranza, el desarrollo de la manufactura y la conversión de México en un puente mercantil entre Europa y el remoto oriente; y en el orden de la cultura las libertades de credo y prensa, el exterminio de lo indígena, la educación que daría a México “un tesoro nacional común” y el nacionalismo en las letras y las artes.²

Tales iniciativas estuvieron inspiradas –a su vez– en una serie de planteamientos que sirvieron de sostén al liberalismo en México,³ en distintos periodos y con adecuaciones entre un momento histórico y otro.⁴ Con dicho telón de fondo, los liberales tanto de la República restaurada como del Porfiriato sostenían que, para alcanzar la modernidad y el bienestar económico, se requería de “libertades políticas, siempre y cuando fueran compatibles con las ideas de disciplina y desarrollo”.⁵ Valoraban –como apunta González– el individualismo y la riqueza; para ellos, la escasez de recursos económicos era uno de los factores que perjudicaba el adecuado desenvolvimiento de las sociedades. Por tal motivo, uno de los factores clave para alcanzar sus propósitos estaba directamente relacionado con la modernización del país, específicamente a través de la ampliación de las líneas férreas, la apertura de fábricas y el crecimiento de las plantaciones agrícolas.

Si bien el nacionalismo mexicano, conforme observa Carlos Fuentes, es un término específico de la modernidad empleado



para justificar y legitimar el proyecto de los liberales,⁶ sus antecedentes pueden ubicarse a finales del siglo XVIII, cuando la historia mundial se vio influenciada por los postulados de la Revolución francesa, los cuales empezaron a reflejarse en las transformaciones sociales e ideológicas que, sumadas a las crisis que experimentaba el sistema colonial, resultaron en la independencia de varios países latinoamericanos. De hecho, Ernest Gellner afirma que el nacionalismo es fundamentalmente un “principio político”, que propala la homogeneización cultural, la unidad y la estabilidad social de la nación.⁷

Por su parte, Benedict Anderson⁸ explica la complejidad de acudir a conceptos como nación, nacionalidad o nacionalismo, en relación con su legado para el mundo moderno a partir de la emergencia de “comunidades imaginadas”, donde aspectos como la lengua han sido significativos en la conformación del inconsciente social. Para Anderson el nacionalismo es imaginario,⁹ pues sin importar la situación de desigualdad y explotación que determina a las comunidades donde surge, en cada persona, el sentido de nación tiende a prevalecer como un profundo y horizontal sentimiento de camaradería.¹⁰

El proyecto cultural de México, durante la República restaurada e incluso en el Porfiriato, siguió en gran medida la visión de Ignacio Manuel Altamirano, quien sentó los prolegómenos de una literatura nacional, cuyo eje central era fortalecer la identidad mediante una visión patriótica, la cual privilegiaba la promoción de la lectura como vehículo para alcanzar el conocimiento. Sin embargo, debido a los altos niveles de analfabetismo en el país, en la iniciativa de educar al pueblo a través del arte, resultó determinante la actividad escénica. Como señala José Luis Martínez, en la época de El Renacimiento, los teatros renovaban permanentemente sus espectáculos como parte del movimiento cultural de ese periodo.¹¹ Tal interés del público mexicano por las artes escénicas, particularmente entre las élites tanto de la Ciudad de México como de otros puntos estratégicos del país, fue crucial para alentar el imaginario nacional y el pensamiento moderno que se estaba gestando a finales del siglo XIX.

En sincronía con esta visión integral, en la región central del estado de Veracruz –compuesta por su estratégico puerto y las ciudades de Xalapa, Orizaba y Córdoba, principalmente– también hubo un notorio incremento en la frecuencia y en la calidad de las obras presentadas, motivado por la exigencia del público, demandante una oferta teatral que estuviera a la altura de las grandes capitales del mundo.¹² Rasgo de esta preocupación al interior de los grupos de poder es el auge de las representaciones operísticas, las cuales –a pesar de tratarse de uno de los espectáculos más costosos– tendrían su época de

esplendor durante el Porfiriato, cuando el afán modernizador del país propicia la ampliación del tendido de líneas férreas, y estas repercuten positivamente en muy diversos niveles. Según expresa Luis González:

Los liberales de 1867 tenían una fe ciega en la capacidad redentora y lucrativa de las modernas vías de comunicación y transporte. Don Francisco Zarco decía: “decretemos ferrocarriles, caminos [...] para comunicar espiritualmente al país”. Según Vigil, antes que nada, era urgente la hechura de caminos de hierro. Zamacona notaba: “los caminos de hierro resolverán todas las cuestiones políticas, sociales y económicas que no han podido resolver la abnegación y la sangre de dos generaciones”. Todos a una proclamaban que la paz, el poblamiento y la riqueza nacionales se conseguirían al tener “una red de ferrocarriles que uniesen nuestros distritos productores con las costas”. Como se llegó a considerar milagroso al riel, nada de extraño tiene que uno de los periódicos de entonces se llamara El Ferrocarril y que el objetivo de construir vías férreas encabezara la agenda liberal.¹³

En congruencia con este propósito, Manuel Trens señala que el 5 de enero de 1868, la Legislatura de Veracruz expidió un decreto para llevar a cabo la construcción del camino de hierro que iba del puerto de Veracruz a Xalapa, el cual fue construido por Ramón Zangroniz.¹⁴ No obstante, el instante cumbre en el tendido nacional de las líneas férreas ocurrió al inaugurarse el trayecto que conectaba ese mismo puerto con la Ciudad de México, pasando por Orizaba,¹⁵ cuyo impacto comercial y cultural, que aumentó su influencia económica aún más a partir de este suceso. De acuerdo con Bernardo García Díaz y Laura Zeballos Ortiz:

Ya en el siglo pasado, el primero de enero de 1873, la creación de la primera línea del ferrocarril abrió nuevas oportunidades de crecimiento para los orizabeños; el servicio prestado por El Mexicano fue uno de los principales elementos que impulsaron el auge económico de la región. El transporte de los productos elaborados en Orizaba: textiles, cerveza, tabaco, pieles, se realizó eficientemente a través de la nueva vía de comunicación, y los giros comerciales en la localidad se ampliaron considerablemente. La llegada del ferrocarril aumentó también el número de forasteros en tránsito por Orizaba y el arribo de ideas nuevas a sus habitantes; además, con las facilidades del nuevo servicio las visitas de las

personalidades de la época, como el gobernador Teodoro A. Dehesa, se hicieron más frecuentes.¹⁶

Para la región central de Veracruz el papel del ferrocarril fue primordial. A través de ese puente que instalaban las vías férreas –para acercar de igual forma la capital de México con Europa– se expandió la transferencia de bienes por tierra desde los sitios de producción hasta el litoral,¹⁷ además de fomentarse una mayor actividad en las importaciones provenientes de ese continente y otros aspectos relacionados con el ascenso en la afluencia de personas. Carmen Blázquez refiere que, durante este momento histórico, el puerto de Veracruz incluso fue comparado por visitantes y viajeros con una de las ciudades del Levante, pues era reconocido internacionalmente por las transacciones mercantiles que ahí ocurrían.¹⁸

En este contexto, la ampliación de los alcances ferroviarios en Veracruz trajo como consecuencia que, a la par de las nuevas vías de comunicación para trasladar mercancías, hubiera un mayor flujo de personas, las cuales iban de una ciudad a otra,¹⁹ difundiendo ideas de cambio y el entusiasmo en el progreso nacional. Como puede verificarse, este movimiento igualmente impacta la actividad cultural y la expansión escénica del país:

En México, la construcción de teatros presentó una característica muy particular al seguir las rutas comerciales más importantes cubiertas por el ferrocarril; esta red ferroviaria que sustentó de manera significativa el impulso económico del país favoreció la aparición de circuitos teatrales en las áreas geográficas más desarrolladas.

Uno de estos circuitos, el que hemos denominado circuito teatral golfo-centro, corresponde a la red geográfica que se estableció entre las ciudades de Xalapa, Orizaba, Córdoba, Huatusco, Tehuacán, Tlaxcala y Puebla y la capital del país [...]²⁰

La citada apertura de vías de comunicación, especialmente a través del camino abierto por El Mexicano, así como la edificación de teatros con los requerimientos técnicos de los grandes recintos escénicos internacionales,²¹ acelera simultáneamente los empeños de las compañías dramáticas, operísticas y de zarzuela, y sus afanes para trasladarse de un espacio a otro, no sólo desde la región central de Veracruz hacia la Ciudad de México, sino entre otras ciudades del país, además de intensificar el intercambio artístico con el extranjero.



Circuito Teatral Golfo-Centro Veracruz, Xalapa, Orizaba, Córdoba, Huatusco, Tehuacán, Atlixco, Tlaxcala, Puebla y México. Indicado sobre el plano orográfico de la zona recorrida por el Ferrocarril Mexicano de Veracruz a México, de Antonio García Cubas ²²

Precisamente después de este evento, el efecto en el proyecto cultural es muy claro en Orizaba, con más intensidad luego de la inauguración del Gran Teatro Llave, en 1875. Si bien desde el fugaz imperio de Maximiliano de Habsburgo puede rastrearse una continua actividad escénica en la ciudad, es muy interesante descubrir –específicamente a través de las crónicas periodísticas de la región, publicadas sobre todo en El Reprodutor– cómo se consolida el desfile de artistas y compañías de renombre nacional e internacional que ocuparon tanto el teatro Llave como el Gorostiza, a partir de este instante. Tal relieve de Orizaba, entre otros puntos del circuito teatral del Golfo, se debió en gran medida al apoyo que tuvieron espectáculos como la ópera –por ejemplo– por parte de los empresarios de la zona, muchos de los cuales llegaron a la Pluviosilla tras el despunte comercial que acompañó la aparición de El Mexicano. El afán por divertirse con espectáculos atractivos y el poder adquisitivo con el que contaban las élites de la región volvía redituable financieramente para las agrupaciones escénicas presentar sus trabajos en este sitio que, adicionalmente, dada su propia historia cultural, contaba con un público crítico.

TEATRO LLAVE.

¡Novedad! ¡Novedad!

Gran Compañía
JUVENIL MEXICANA

DE
Zarzuela,

¡SIN RIVAL EN EL MUNDO!

En la que figuran las incomparables
MADON,
CARMEN y GUADALUPE UNDA,

Condecoradas con 40 medallas de oro.

Empresa Unda.

¡VERDADERA NOVEDAD ARTÍSTICA!

¡Corta temporada!

Gran Teatro Llave.

¡Solemnidad Dramática!

Del Jueves 21 de Julio de 1881.

ENRIQUE GUASP
DE PERÚ.

PUBLICO ORIZABEÑO
y en particular la doña alcahuetera Sr.
D. ALBERTO G. MORPET,
operario y empleado de la fábrica de
COCOLAPAM.

TEATRO GOROSTIZA.

COMPANIA DE OPERA ITALIANA

DIRIGIDA POR EL MAESTRO Y DIRECTOR
SEÑOR FRANCISCO ROSA.

GRAN FUNCION
PARA LAS MUJERES

Del jueves 27 de Mayo de 1880
A LAS OCHO Y MEDIA.

Las señoras asistieron en el Gran Teatro Tanco de la Habana, y que últimamente formaron parte de la compañía Angélica Pardo, han deseado hacer de salir para el teatro llamado por la señoras que sus dadas son en buena voluntad, dadas a esta hermosa población con el objeto de dar

TRES UNICAS FUNCIONES

de las mejores óperas del repertorio italiano.
Con tal motivo se les dispensa para su asistencia en la noche arriba indicada la más popular y graciosa portada distribuida en el teatro de la Habana, cuyo teatro es

EL TROVADOR.

PRECIOS DE ABONO POR LAS TRES FUNCIONES.

Plaza primera ó plaza con 4 sillas	2.00
Plaza segunda	1.50
Plaza tercera	1.00

PRECIOS EVENTUALES POR FUNCION.

Plaza primera ó plaza con 4 sillas	2.00
Plaza segunda	1.50
Plaza tercera	1.00
Plaza cuarta	0.50
Plaza quinta	0.25

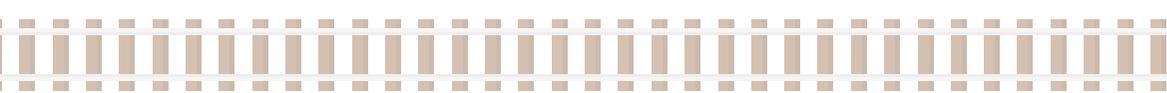
NOTA.—A las señoras abonadas de la presente temporada se les reservará sus localidades desde las 12 del día 17 del presente.

OTRA.—Por causa de mal tiempo no se representará ninguna función.

OTRA.—Las señoras abonadas de esta noche pagarán la mitad del boleto.

Por la Compañía
Francisco Rosa.

Exp. Teatro de San U. Agustin.



Caso contrario es el de Xalapa, donde problemas relacionados con la infraestructura pudieron afectar su trayectoria escénica. El teatro Cáuz, el más importante de la ciudad durante el Porfiriato, no poseía las condiciones suficientes para presentar espectáculos que requerían de especificaciones técnicas como las que implicaban los montajes operísticos y de zarzuela. Paralelamente, debe mencionarse que la conexión ferroviaria no ayudaba a que las compañías pudieran programar pequeñas temporadas en comunidades vecinas, ni llegar –en función de un diseño orgánico en la ruta– a la Ciudad de México, pues el tendido de las líneas férreas seguía una lógica distinta a la comunicación que ofrecía Orizaba.

Al ser el teatro un negocio, la garantía del público era decisiva en la planeación de las temporadas teatrales y en el tipo de espectáculos que se promovían. Por ello, es muy probable que en la elección de la ciudad –donde las compañías escénicas se representarían– fuera determinante el tamaño de la población. Y en este punto, una vez más, es fundamental la presencia de las líneas férreas. Orizaba concentra la mayor parte de las puestas en escena nacionales y extranjeras que tuvieron lugar en Veracruz durante el Porfiriato, debido en gran medida a que los ferrocarriles facilitaban el traslado del público desde otros poblados cercanos. Es descriptiva de este tipo de iniciativas, la temporada que el destacado actor y director español, Enrique Guasp de Pérís, perfiló en el año de 1880, cuando consigue el apoyo de la compañía de ferrocarriles para que las familias de Cocolapan y Los Dolores, que vivían un poco alejadas de Orizaba, pudieran asistir a las funciones que otorgó la agrupación a su cargo.²³ Asimismo, como parte de esta práctica, la visita a la ciudad de la compañía de Virginia Fábregas en 1908 fue un acontecimiento tan grande en la región, que se otorgó un servicio especial de tranvías para que cuando terminara cada función, los habitantes de Santa Rosa, Nogales y Río Blanco pudieran regresar seguros a sus hogares.²⁴

La línea de acción compartida entre los teatros y el ferrocarril, como puede apreciarse, benefició el proyecto liberal de fortalecer la transferencia de contenidos e ideas a través de las representaciones escénicas, entre las cuales el arte operístico se vio fuertemente patrocinado. Además del rol que desempeñaron los grupos empresariales en la gestión de espectáculos provenientes de Europa, El Mexicano se convertiría en uno de los motores que incentivó la llegada al país de compañías operísticas aplaudidas en los grandes teatros de Italia, Francia, Inglaterra y España, entre otros, que muchas veces estrenaron sus trabajos en Orizaba.²⁵ Así, esta ciudad ubicada entre las montañas, de manera especial durante el Porfiriato, se sumó a los anhelos nacionalistas, al animar –desde distintos ámbitos– la interacción con esos imaginarios en los que podía afianzarse la concepción de un México moderno.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Anderson, Benedict. *Imagined Communities: Reflections on the Origins and Spread of Nationalism*. London, Verso, 1991.

Blázquez Domínguez, Carmen. *Veracruz: Una historia compartida*. México, Gobierno del Estado de Veracruz/ IVEC/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora, 1988.

----- Breve historia de Veracruz. México, Fondo de Cultura Económica, 1999.

Fuentes, Carlos. *Nuevo tiempo mexicano*. México, Aguilar, 1994.

García Díaz, Bernardo y Laura Zeballos Ortiz, “Las comunicaciones”, en Orizaba. Xalapa, Archivo General del Estado de Veracruz, 1991.

García Díaz, Bernardo. *Puerto de Veracruz*. Xalapa, Archivo General del Estado de Veracruz, 1992.

Gellner, Ernest. *Naciones y nacionalismo*. México, CONACULTA, 1991.

González, Luis. “El liberalismo triunfante” en *Historia General de México*. México, El Colegio de México, 2000.

Hale, Charles. *La transformación del liberalismo en México a fines del siglo XIX*. México, Vuelta, 1991.

Luckman, Thomas y Peter Berger. *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires, Amorrortu, 1968.

Martínez, José Luis. *La expresión literaria*, CONACULTA, México, 1993.

Trens, Manuel. *Historia de Veracruz*. Xalapa: Talleres Gráficos del Gobierno de Veracruz, 1945.

Velasco González, Raquel. *Las representaciones del esplendor*. Xalapa: CONACULTA / IVEC, 2012.

-----.- *Las representaciones teatrales en la región central de Veracruz. Ópera, zarzuela y teatro (1867-1910)*. Tesis doctoral. Instituto de Investigaciones Histórico – Sociales, Universidad Veracruzana. 2007.

Zacarías Capistrán, Polimnia y Cristóbal Arellano Jiménez. *La*

arquitectura de los teatros veracruzanos durante el Porfiriato. Xalapa, Universidad Veracruzana, 2003.

Citas

[1] Es Maestra en Literatura Mexicana y Doctora en Historia y Estudios Regionales por la Universidad Veracruzana. En el año 2009 llevó a cabo una estancia posdoctoral en el Centro de Estudios Literarios del Instituto de Investigaciones Filológicas de las UNAM, cuyo producto final fue la publicación del libro de su autoría, *El cauteloso Nervo*, en la página web coordinada por la UNAM: *Amado Nervo: Lecturas de una obra en el tiempo*. Especialista en crónica literaria del siglo XIX y XX y en literatura mexicana contemporánea, el resultado de sus investigaciones ha sido publicado en revistas como *Tierra Adentro*, *La Palabra y el Hombre*, *Graffiti*, *Semiosis*, *Texto Crítico y Literal*. *Latin American Voices*. Es Investigadora de Tiempo Completo del Instituto de Investigaciones Lingüístico-Literarias de la Universidad Veracruzana y miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Contacto: raqvelasco@uv.mx

[2] Luis González, "El liberalismo triunfante" en *Historia General de México*. México, El Colegio de México, 2000, p. 641.

[3] Charles Hale afirma que "el liberalismo del siglo XIX fue un conjunto de ideas políticas que vieron su formulación clásica como ideología en los años 1820-1840 y su cumplimiento, en la Constitución de 1857 y en las Leyes de Reforma. [...] Los años que siguieron a 1867 vieron el establecimiento de una tradición liberal oficial, tradición que se asentó aún más con la Revolución de 1910. En otras palabras, después de 1867, el liberalismo dejó de ser una ideología en lucha contra unas instituciones, un orden social y unos valores heredados, y se convirtió en un mito político unificador." *La transformación del liberalismo en México a fines del siglo XIX*. México, Vuelta, 1991, p. 15.

[4] *Idem*.

[5] González, *op.cit.*, p. 658.

[6] Al respecto, Carlos Fuentes señala: "Ernest Gellner advierte que el nacionalismo hizo a las naciones, y no al revés. El nacionalismo tomó culturas preexistentes y las convirtió en naciones. Es la cultura lo que precede a la nación, y la cultura puede organizarse de muchas maneras: como clan, tribu, familia, sociedad, reino... [...] Pero ¿qué es lo que provoca la aparición misma de esas naciones? Émile Durkheim habla de la pérdida de viejos centros de identificación y de adhesión -precisamente los que acabo de mencionar: clan, tribu, familia, etcétera- y de la necesidad imperiosa, cuando esto ocurre, de

crear nuevos centros que los sustituyan. Isaiah Berlin añade que todo nacionalismo es respuesta a una herida infligida a la sociedad. En gran medida, el nacionalismo mexicano responde a estas ideas. Nace para sustituir lazos perdidos o imponerse a lazos antiguos que la modernidad considera arcaicos. Nace, en consecuencia, como parte de un proyecto de modernidad, a fin de darle cohesión y velocidad. Y nace, siguiendo a Berlin, para dar respuesta a heridas infligidas a la sociedad.

[7] Ernest Gellner, *Naciones y nacionalismo*. México, CONACULTA, 1991, p. 1.

[8] Benedict Anderson, *Imagined Communities: Reflections on the Origins and Spread of Nationalism*. London, Verso, 1991, p. 25.

[9] Sobre lo anterior, Anderson precisa: "It is imagined because the members of even the smallest nation will never know most of their fellow-members, meet them, or even hear of them, yet in the minds of each lives the image of their communion" (*ibid.*, p. 6).

[10] Si consideramos el punto de vista de Thomas Luckman y Peter Berger, es posible apreciar cómo los rasgos de identidad se vuelven "un elemento clave de la realidad subjetiva y en cuanto tal, se halla en una relación dialéctica con la sociedad. La identidad se forma por procesos sociales. Una vez que cristaliza, es mantenida, modificada o aun reformada por las relaciones sociales. Los procesos sociales involucrados, tanto en la formación como el mantenimiento de la identidad, se determinan por la estructura social. Recíprocamente, las identidades producidas por el interjuego del organismo, conciencia individual y estructura social, reaccionan sobre la estructura social dada, manteniéndola, modificándola o aun reformándola. Las sociedades tienen historias en cuyo curso emergen identidades específicas, pero son historias hechas por hombres que poseen identidades específicas. Si se tiene en cuenta esta dialéctica se puede evitar la noción errónea de 'identidades colectivas' sin tener que recurrir a la singularidad, *sub specie aeternitatis*". *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires, Amorrortu, 1968, p. 214.

[11] José Luis Martínez, *La expresión literaria*. México, CONACULTA, 1993, p. 181. Las cursivas son mías.

[12] Cfr. Raquel Velasco, *Las representaciones del esplendor*. Xalapa, CONACULTA / IVEC, 2012.

[13] González, *op. cit.*, p. 643

[14] Manuel Trens, *Historia de Veracruz*. Xalapa: Talleres gráficos del Gobierno de Veracruz, 1945. p. 34.

[15] Como afirma Trens, los empresarios de Orizaba fueron relevantes en la construcción de El Mexicano, entre ellos los hermanos Escandón, quienes alcanzaron “nombradía y demasiado dinero por las complacencias de los gobiernos y por sus múltiples combinaciones financieras, en tanto que nadie recordaba las vidas, los esfuerzos, los sinsabores, los sufrimientos y lágrimas de los trabajadores que con su sudor y sus músculos habían contribuido a realizar este sueño dorado de México”. Ibid., p. 129.

[16] Bernardo García Díaz y Laura Zeballos Ortiz, “Las comunicaciones”, en Orizaba, Xalapa, Archivo General del Estado de Veracruz, 1991. Las cursivas me pertenecen.

[17] Bernardo García Díaz, Puerto de Veracruz. Xalapa, Archivo General del Estado de Veracruz, 1992, p. 77.

[18] Carmen Blázquez, Breve historia de Veracruz. México, Fondo de Cultura Económica, p. 169. Como comenta la historiadora, “a partir de la República restaurada, y precisamente por la forma como se consolidó e integró el bloque en el poder, se empezó a delinear una política abiertamente impulsora de las actividades de los empresarios particulares. [...] Es, precisamente en este punto, en donde se revela con claridad la clase del nuevo estado. Al concentrar sus intervenciones y estímulos en las actividades económicas vinculadas a la exportación, se identificó con los intereses de exportadores, latifundistas e intermediarios cuyas ganancias dependían de la relación entre la economía nacional y el mercado mundial. Las líneas férreas, que en principio se plantearon para conectar a las regiones, terminaron por seguir la ruta de esta dependencia hacia la frontera norte y los puertos del Golfo” (Blázquez, Veracruz: Una historia compartida. México, Gobierno del Estado de Veracruz/ IVEC/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora, 1988, pp. 224-225. Las cursivas me pertenecen).

[19] Además de la construcción de nuevas vías de comunicación, continúa Carmen Blázquez, hubieron otras iniciativas impulsadas por personajes de convicciones liberales, mismos que en Veracruz tenían una fuerte inclinación empresarial: se fomentó la minería, la agricultura, los transportes, el comercio y, en particular, las exportaciones, área que a su vez se vio beneficiada con la creación de caminos y líneas férreas que conectaron la economía nacional con el mercado mundial, a través de la región central de Veracruz. Carmen Blázquez Domínguez, Veracruz: Una historia compartida, op.cit., pp. 223-224.

[20] Polimnia Zacarías Capistrán y Cristóbal Arellano Jiménez, La arquitectura de los teatros veracruzanos durante el Porfiriato. Xalapa, Universidad Veracruzana, 2003, p. 61.

[21] Como estudian Zacarías Capistrán y Arellano Jiménez, “la arquitectura como producto de la cultura encuentra en los teatros porfirianos un fiel testigo de los ideales y aspiraciones de la sociedad que los erigió. La forma en que articuló sus espacios, las nuevas tecnologías empleadas, la influencia extranjera en las corrientes estilísticas y los reglamentos que normaron la actividad constructiva se conjugaron en una nueva expresión arquitectónica que respondía a la demanda de modernidad que la naciente sociedad reclamaba. Los teatros, con su modelo conceptual y su fuerte carga simbólica, representaban el ingreso al nuevo mundo iniciado por el gran auge constructivo, claro indicador del desarrollo que el México decimonónico había alcanzado.” (Ibid., p. 259).

[22] Tomado de Polimnia Zacarías Capistrán y Cristóbal Arellano Jiménez, op.cit., p. 63.

[23] Anónimo, El Reprodutor, Orizaba, Ver., 17 de julio de 1881, núm. 82, tomo V, p. 1.

[24] Anónimo, El Reprodutor, Orizaba Ver., 27 de febrero de 1908, núm. 9, tomo XXXII, p. 3.

[25] Cfr. Raquel Velasco González, Las representaciones teatrales en la región central de Veracruz. Ópera, zarzuela y teatro (1867-1910). Tesis doctoral. Xalapa, Instituto de Investigaciones Histórico – Sociales, Universidad Veracruzana, 2007. Por otro lado, los carteles que acompañan a este artículo pertenecen al siguiente acervo hemerográfico del Archivo Municipal de Orizaba: Colección de anuncios, Caja 141, año 1881. Fotografías de Juan Arroyo del Castillo.

ARCHIVO HISTÓRICO
FONDO: FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO
SUBFONDO: JUNTA DIRECTIVA

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	Asunto	NCO	Caja
727	Sesiones de la Junta Directiva del Ferrocarril de la compañía del Ferrocarril Panamericano.	1. Copia del acta de la sesión de la Junta directiva de la compañía del FP 27 de mayo 1913; 2. Copia del acta de la sesión de la Junta directiva de la compañía del FP 10 de diciembre de 1913	1913	Ferrocarril Panamericano	7, 6213	40
728	Sesiones de la Junta Directiva del Ferrocarril de la compañía del Ferrocarril Panamericano.	Copia del acta de la sesión de la Junta directiva de la compañía del FP 23 de marzo de 1914	1914	Ferrocarril Panamericano	7, 6214	40
729	Certificado por acción del FP a favor de David P. Bennett	Certificado por una acción a favor de David P. Bennett 21 de marzo de 1914	1914	Ferrocarril Panamericano	7, 7146	40
730	Solicitudes y recomendaciones del personal.	Solicitudes y recomendaciones del personal	1910-1911	Ferrocarril Panamericano	7, 7517	40
731	General. Funcionarios y empleados del Ferrocarril Panamericano.	General. Funcionarios y empleados del Ferrocarril Panamericano 1909- 1910	1909-1910	Ferrocarril Panamericano	7, 7590	40

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	Asunto	NCO	Caja
732	Poder general a favor de Fernando Duret.	Testimonio de la escritura del poder general a favor de Fernando Duret como sustituto de la compañía del FP a Luis d' Antín. 10 de diciembre de 1909	1909	Ferrocarril Panamericano	7, 7600	40
733	Concesiones para a la construcción de líneas de ferrocarriles	1. General, concesiones 1901-1909; 2. Concesiones para construcción de líneas de F.C. 1904.1909	1901-1909	Ferrocarril Panamericano	7, 9114	40
734	Construcción y explotación de un puente sobre el río Suchiate.	1. Construcción y explotación de un puente sobre el río Suchiate, gestiones relativas ante las autoridades de Guatemala y contrato con el gobierno de México 1909-1910; 2. Construcción y explotación de un puente sobre el río Suchiate, gestiones relativas ante las autoridades de Guatemala y contrato con el gobierno de México 1910-1912.	1909-1912	Ferrocarril Panamericano	7, 9120	40
735	Tarifas	Tarifas 1909-1910	1909-1910	Ferrocarril Panamericano	7, 9132	40
736	Accidentes.	Accidentes 1910	1910	Ferrocarril Panamericano	7, 9135	40

BIBLIOTECA ESPECIALIZADA
COLECCIÓN MÉNDEZ QUIJANO ZIRIÓN

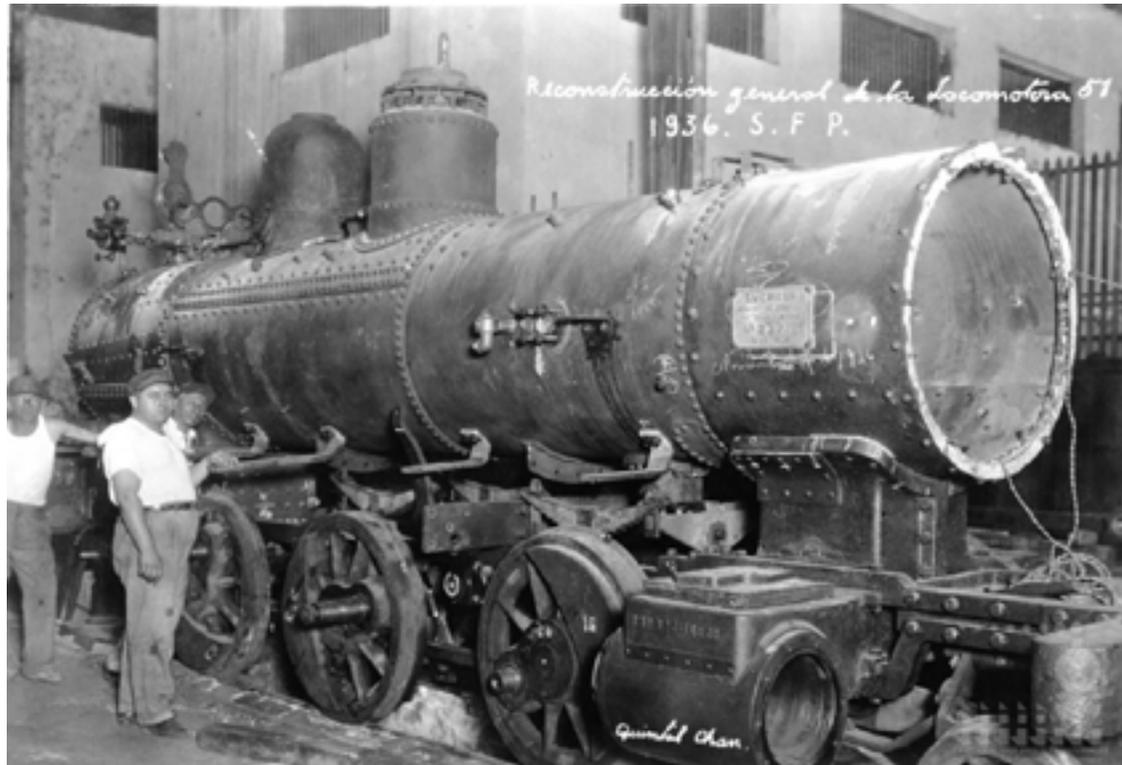
380.972 INS.s 1976	196. - Instituto de estudios políticos, económicos y sociales (IEPES), Sector Comunicaciones y Transportes, Reunión nacional sobre el sector de comunicaciones y transportes. Primera sesión. México : Subdirección de planeación, 1976. Pasta suave – cartulina - Impresa
385.05 BOA.d 1951	197. - Board of trade, Directory of railway officials & year book 1951 – 1952. London : Teothill Press Limited, 1951. IV + 626 + 211 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios - viñetas
385.05 BOA.d 1958	198. - Board of trade, Directory of railway officials & year book 1958 – 1959. London : Teothill Press Limited, 1958. IV + 596 + 235 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios - viñetas
385.05 BOA.d 1959	199. - Board of trade, Directory of railway officials & year book 1959 -1960. London : Teothill Press Limited, 1959. 616 p. + 223 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios – viñetas
385.05 BOA.d 1960	200. - Board of trade, Directory of railway officials & year book 1960- 1961. London : teothill press limited, 1960. 628 p. + 221 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios - viñetas
385.05 BOA.d 1962	201. - Board of trade, Directory of railway officials & year book 1962- 1963. London : teothill press limited,1962 678 + 173 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios - viñetas
385.05 BOA.d 1963	202. - Board of trade, Directory of railway officials & year book 1963- 1964. London : teothill press limited, 1963 684 p. + 165 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios - viñetas
385.05 BOA.d 1964	203. – Board of trade, Directory of railway officials & year book 1964-1965. London : teothill press limited, 1964 699 p. + 155 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios - viñetas
385.05 BOA.r 1971	204. - Board of trade, Railway directory year book 1972. London : IPC Transport Press Limited, 1971 736 p. + 71 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios - viñetas

385.05 BOA.r 1973	205.- Board of trade, Railway directory year book 1974. London : IPC Transport Press Limited, 1973 736 p. + 71 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios - viñetas
385.05 BOA.r 1975	206. - Board of trade, Railway directory year book 1976. London : IPC Transport Press Limited, 1975 736 p. + 71 anuncios Pasta dura – forro queratol – impreso con anuncios - viñetas
385 RIC.r 1953 ej.1	207. - Richardson, Helen R. (comp.), Railroads in defense and war : A bibliography. Washington : Association of America Railroad, 1953 Viii + 264 p. Encuadernación rústica
385 RIC.r 1953 ej.2	208.- Richardson, Helen R. (comp.), Railroads in defense and war : A bibliography. Washington : Association of America Railroad, 1953 Viii + 264 p. Encuadernación rústica
385.06 RAL.p 1965	209.- The railway equipment and publication, Co., The pocket list of railroad officials : First quarter 1965. Nueva York : The railway equipment and publication, Co., 1965 Pasta suave – forro queratol
385.06 RAL.p 1966	210.- The railway equipment and publication, Co., The pocket list of railroad officials : Third quarter 1966. Nueva York : The railway equipment and publication, Co., 1965 Pasta suave – forro queratol

FOTOTECA
COLECCIÓN: DONACIONES AL MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-002086	"Tablero de control en la estación central, México".	Blanco y negro	5 x 8"
03-002087	Locomotoras diesel números 6312, 6313, 6314, más una de vapor.	Blanco y negro	5 x 7"
03-002088	"Reconstrucción general de la locomotora 57, nov. de 1936. S F P."	Blanco y negro	5 x 7"
03-002089	Choque entre dos locomotoras.	Blanco y negro	5 x 7"
03-002090	Trabajadores de vía.	Blanco y negro	7 x 5"
03-002091	Locomotora de vapor número 1137 en la mesa giratoria de una casa redonda.	Blanco y negro	5 x 7"
03-002092	Trabajadores descargando furgones.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002093	Trabajadores.	Blanco y negro	7 x 5"
03-002094	Cuadrilla de trabajadores de vía.	Blanco y negro	5 x 7"
03-002095	Semáforo del sistema CTC/ Foto hermanos Mayo, AGN.	Blanco y negro	7 x 5"
03-002096	"Talleres del F. C. Constitucionalista de Yucatán, 1917-1918". AGN.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002097	Cuadrilla de trabajadores de vía.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002098	Trabajadores ferrocarrileros.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002099	Piezas de herrería en Empalme Escobedo, Gto.	Blanco y negro	5 x 7"
03-002100	Tren de Pasajeros.	Color	7 x 10"
03-002101	Descarrilamiento de una locomotora de vapor.	Blanco y negro	8 x 10"

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-002102	Trabajadores descargando un furgón. Hoja de contacto.	Blanco y negro	8 x 10"
03-002103	Credencial del Sindicato Ferrocarrilero del Sr. Aurelio Sánchez Lobato.	Blanco y negro	3.5 x 4"
03-002104	Locomotora diesel número 8937 de los Ferrocarriles Nacionales de México.	Color	3.5 x 5"
03-002105	Estación de Paso del Macho, Veracruz.	Blanco y negro	4 x 5"



03-002088



03-002101

PLANOTECA

FONDO FERROCARRIL MEXICANO
SECCIÓN: FUERZA MOTRIZ
SERIE: APIZACO

Núm.	Título	Fecha	Soporte	Escala	Estado de Conservación	Medidas
200	Diagrama N° 1315	1890	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	22 X 17
201	Machine shop.	Oct., 15, 1906	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	22 X 17
202	Machine shop Card 5777.	Ag., 16, 1893	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	22.5 X 17.5
203	Machine shop Card 5553.	Jun., 13, 1906	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	24 X 17
204	Wood dept. Card 6600.	Feb., 11, 1896	Cianotipo	Sin escala	Malo	24 X 17
205	Machine shop Card 6009.	Feb., 7, 1884	Cianotipo	Sin escala	Malo	24 X 17
206	Acorn for bell yok.	May., 2, 1910	Cianotipo	Sin escala	Malo	14 X 17
207	Machine shop Card 7208.	Mach 10, '87	Cianotipo	Sin escala	Malo	25 X 17.5
208	Rxtra tracing made for vandykei.	10.15, 1907	Cianotipo	Sin escala	Malo	25 X 17.5
209	Diagrama.	April 22, 1889	Cianotipo	Sin escala	Malo	25 X 17.5
210	Tank bracket and handle.	Aug., 23, 1890	Cianotipo	Sin escala	Malo	25 X 17.5
211	Diagrama.	Sept., 22, 1890	Cianotipo	Sin escala	Malo	24.5 X 17
212	Diagrama.	Dec., 4, 1890	Cianotipo	Sin escala	Malo	25 X 17
213	Diagrama.	Jun., 16, 1906	Cianotipo	Sin escala	Malo	24.5 X 17
214	Cab handle columns.	Sept., 24, 1892	Cianotipo	Sin escala	Malo	24 X 17
215	Reverse lever latch handle.	Jun., 14, 1906	Cianotipo	Sin escala	Malo	24 X 17
216	Thus for right side.	Nov., 1912	Cianotipo	Sin escala	Bueno	24 X 17
217	Automatic drain cock.	Ag., 31, 1892	Cianotipo	Sin escala	Bueno	24 X 17
218	Diagrama 11447.	Ag., 16, 1892	Cianotipo	Sin escala	Malo	24 X 17
219	Diagrama 11047.	Jun., 22, 1893	Cianotipo	Sin escala	Malo	24 X 17

ALMACÉN DE COLECCIONES

CATÁLOGO DE COLECCIÓN

Nombre	Verificador de cheques
Número de inventario	H0030328IM14000001224
Número de inventario	No presenta
Fabricante	Siglo XX
Época	Objeto utilizado para poner marcas de agua.
Uso o función	4
Total de piezas en la colección	25 cm x 18 cm x 23 cm
Dimensiones	30.5 cm x 20 cm x 7 cm
PRONARE	No presenta
Serie	Accesorios y mobiliario de oficina
Colección	CNPPCF / MNFM



mirada
ferroviaria
revista digital



Gobierno de
México

Cultura
Secretaría de Cultura