

[inicio](#)
[sobre nosotros](#)
[normas editoriales](#)
[números anteriores](#)



revista digital

31

sept – diciembre

2017

índice

Tierra Ferroviaria

Margarita Reyna Castro Sánchez. Jefa de estación

Patricio Juárez Lucas

Jefe de Departamento del Archivo Histórico, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario de la Secretaría de Cultura. Correo electrónico: pjuarez@cultura.gob.mx

Resumen ¹

La historia de las mujeres es una nueva veta historiográfica, que fue impulsada por el feminismo desde mediados del siglo pasado. En el caso de México, las mujeres son sujetos sociales cuya participación ha sido un elemento importante para la conformación del Estado-nación y su contribución como agentes históricos vale la pena de ser estudiada. En este sentido, con base en un testimonio y en las fuentes documentales del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), se hace una semblanza biográfica de Margarita Reyna Castro Sánchez, quien llegó a ocupar el puesto de jefa de Estación en los Ferrocarriles Nacionales de México. Se trata de una primera aproximación, cuyo objetivo es motivar la elaboración de investigaciones sobre los distintos aspectos de la participación femenina en el sector ferroviario en México.

Palabras clave: historia de las mujeres, trabajadoras en el ferrocarril, Ferrocarriles Nacionales de México, género, discriminación.

Introducción

Es un fenómeno internacional, que el trabajo dentro del sector ferroviario haya sido históricamente identificado como una profesión masculina. Por ejemplo, los trabajos de Shirley Burman ² y Helena Wojtczak, ³ develan la interesada invisibilización de la contribución de las mujeres al sector ferroviario, americano y británico, respectivamente. En suma, existe suficiente evidencia empírica para afirmar que el empleo ferroviario ha sido, y sigue siendo, un espacio de trabajo poco permeable para las mujeres.

En el caso particular de México, no obstante los avances en la historiografía de mujeres ⁴, hay muy pocos trabajos relacionados, con respecto a su participación en el sector ferroviario, pese a que existen experiencias que, aun siendo marginales, merecen ser conocidas y estudiadas desde las Ciencias Sociales. Por tanto, el objeto del presente artículo es presentar una aproximación a los estudios del empleo femenino dentro del sector ferroviario mexicano, por medio de la semblanza biográfica de Margarita Reyna Castro Sánchez, quien llegó a ocupar el puesto de jefa de Estación en los Ferrocarriles Nacionales de México. Esperando abrir la posibilidad de incorporar la perspectiva de género ⁵ al estudio social de los ferrocarriles, para explicar y comprender la construcción de las relaciones sociales jerárquicas dentro del sector ferroviario.

1. Los primeros años

Margarita Reyna Castro Sánchez nació el 9 de junio de 1943 en un campamento ferroviario de remachadores, situado a un costado de las vías del Ferrocarril Panamericano (Ixtepec, Oaxaca-Ciudad Hidalgo, Chiapas), en un punto cercano a la estación de Arriaga, en el estado Chiapas. Los trabajadores que ahí vivían eran la fuerza de trabajo itinerante, que laboraba a lo largo del sistema ferroviario dando mantenimiento a las vías del ferrocarril. Su padre fue Antonio Castro Díaz, remachador de puentes, justo se encontraba trabajando en esas labores en el momento de su nacimiento. Su madre, Virginia Sánchez Cruz, era ama de casa.

En su mayoría, los Castro eran de estirpe ferrocarrilera. El más sobresaliente, se puede decir, fue Elías Castro Ortega, abuelo de Margarita. Una de las estaciones de bandera del Ferrocarril Panamericano lleva su nombre, la que se encuentra en los límites del estado de Chiapas y Oaxaca, para más precisión, en el kilómetro 123 de la línea K, Ixtepec Oaxaca-Ciudad Hidalgo-Chiapas.

Sin duda alguna, Margarita Reyna también fue un personaje importante, tanto dentro de la familia Castro como en el gremio ferrocarrilero. En esa época, consiguió lo que pocas mujeres se habían atrevido a hacer: incursionar en el mundo ferroviario. Comenzó como todo trabajador de la empresa, desde abajo, y logró ascender hasta el puesto de jefe de Estación en Contreras, en el entonces Distrito Federal, puesto que conservó hasta 1998, cuando se jubiló.

2. Aprendizaje del oficio

Los trabajadores ferrocarrileros, de los llamados “*sistemales*”, llevaban una vida nómada y se desplazaban por todo el sistema ferroviario mexicano para cumplir con las labores diarias. Con ellos iban sus familias; este trajinar afectaba directamente a los hijos de los ferrocarrileros, de manera particular en su educación. Es así que, en sus primeros años de vida, la familia de Margarita se desplaza junto con el campamento de remachadores, y ella crece en el sitio designado a sus padres, cursando el primero y el segundo año de la educación primaria en Matías Romero, Oaxaca. Después, su padre es enviado a Monterrey, Nuevo León, y ella se queda bajo la custodia de una tía paterna en Arriaga, Chiapas, donde estudia el tercero y el cuarto grado. Más tarde, cuando su padre siente que ha alcanzado cierta estabilidad en Monterrey, manda a traer a sus hijos y Margarita cursa en esa ciudad el quinto y sexto grado, concluyendo su educación primaria.

La familia continúa establecida en Monterrey, a pesar de que el padre es trasladado a Reynosa, Tamaulipas. En ese tiempo Margarita se capacita y estudia una carrera comercial, donde aprende materias como taquigrafía, mecanografía, redacción, y todo lo relacionado con la oficina. Al mismo tiempo, comienza a trabajar en un establecimiento comercial, con el fin de apoyar a la familia.

A principios de la década de 1960, su padre es trasladado a la línea del antiguo Ferrocarril Internacional Mexicano, en el estado de Durango, (Durango-Torreón Coahuila), estableciéndose en la estación de Yerbanis, de esa entidad. Ahí se reúne la familia y Margarita comienza su aprendizaje en el manejo y conocimiento de la telegrafía, al convencer a los jefes de estación y a los telegrafistas de que le enseñen ese oficio. Previamente, estos ponen como primera condición que ella obtenga la anuencia paterna, así que Margarita convence a su padre y logra incorporarse al mundo ferroviario. En este ir y venir del campamento de remachadores, enseguida se trasladan a Pedriceña, estación en la que ella continuó su aprendizaje sobre el manejo del telégrafo. En el siguiente movimiento, la familia Castro va a dar a la estación de Aguascalientes, lugar donde Margarita continúa con sus prácticas como telegrafista, como queda asentado en la solicitud de empleo que obra en su expediente de personal. De acuerdo con este documento, realiza prácticas de telegrafía en ese estado, de 1961 a 1963.

Margarita tenía claro su deseo de ascender en la escala laboral ferrocarrilera, también sabía que la única forma de lograrlo era capacitándose y estudiando, por lo que ya trabajando como telegrafista decide estudiar la secundaria y la preparatoria. Sin embargo, se ve orillada a abandonar la escuela preparatoria, ya que desapareció la que se encontraba cerca de su casa. En ese tiempo, estos estudios superiores constaban de cuatro semestres y ella logra llegar hasta el tercero. Casi al mismo tiempo, la llaman para hacer el examen de telegrafista en la Ciudad de México, en el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera. Más tarde, cuando está trabajando en Acámbaro, como telegrafista, decide trasladarse a la Ciudad de México a realizar el examen de jefe de estación, mismo que requería, por lo menos, de un año de preparación. Años después, busca seguir capacitándose y realizar el examen para ascender al siguiente nivel del escalafón: despachador de trenes.

3. Mujer independiente

Desde muy joven, casi niña todavía, Margarita se distingue por su claridad en el propósito de ser independiente. Sabe que para ello tiene que trabajar, pero rehusa ser oficinista, pues además de que no es su especialidad, no es un trabajo que le agrade. Por eso, desde el momento en que el su padre se encontraba en Yerbanis, decide aprender telegrafía; por eso dicha estación es donde inicia el camino de su independencia, convenciendo de antemano a su papá para que le diera anuencia. Un primer logro es haber derribado las reticencias del padre, quien en ese tiempo cree que su hija no puede ni debe trabajar en un entorno de hombres y machismo, donde el lenguaje diario eran «las leperadas».

Cuando la familia Castro Sánchez llega a Aguascalientes, Margarita continúa con la construcción de su independencia. Decide ir a hablar personalmente con el jefe de la oficina telegráfica, para poder practicar sus conocimientos del lenguaje morse. Cabe subrayar el hecho de que fue sola, su padre no solo no la acompañó, sino que le dijo que si le iba mal sería solamente culpa de ella.

Las posiciones encontradas entre padre e hija persisten, ya que vuelven a manifestarse claramente cuando están en Acámbaro, ya que es en ese momento cuando Margarita decide ir a la Ciudad de México para poder realizar el examen de jefe de estación. Va en contra de la voluntad de su padre, quien incluso le dice que para qué quiere ser jefe de estación, si al rato se va a casar y va «a mandar todo al diablo». Tiene claro que no cuenta con el apoyo del padre para financiarse los últimos meses de capacitación y que requiere trabajar, así que lo hace supliendo al telegrafista de Tlatilco, entonces Distrito Federal, pues ya cuenta con conocimiento de los movimientos en esa estación.

Al ser independiente con respecto a su padre, actúa de igual forma ante su esposo. Cuando están trabajando en Donají, Oaxaca, como jefe de estación y telegrafista, él insiste en que renuncie a su trabajo, a lo que ella responde con una negativamente. Meses después el tiempo le da la razón, pues queda como único sostén de la familia, trabajando ya como jefe de estación, cuando su esposo es destituido como despachador de trenes, debido a que da una orden en forma incorrecta y provoca un choque de trenes; castigo que le es levantado hasta transcurrido un año.

Durante un tiempo Margarita trabaja en Lagunas, Oaxaca, donde llega un boletín de la estación de Contreras, ofreciendo el puesto de jefe de estación. Por esas mismas, una persona se presenta para verificar los movimientos de la estación y ella aprovecha para preguntar acerca de la estación de Contreras. La persona le cuenta, entre otras características, que abajito estaba Ciudad Universitaria, información que la motiva a pensar en sus hijos, el mayor de ellos a punto de concluir la secundaria, por lo que pronto necesitará entrar a la preparatoria. Es así que decide realizar el examen y solicitar el puesto que ofrece Contreras. Aprueba el examen y es asignada la estación. Con gran disposición de mudarse a la Ciudad de México, le comunica los acontecimientos a su esposo, quien no se muestra de acuerdo. Pese a ello, Margarita mantiene su decisión y se traslada a Contreras, donde a los dos meses llega él para alcanzar finalmente a la familia.

Para Margarita, ser independiente es una lucha constante a lo largo de su vida ferrocarrilera. Algunas batallas las gana y otras las pierde, al tiempo que se dan algunos fuegos amigos no logra apagar. Por ejemplo, se ve obstaculizada por su esposo para lograr ser la instructora de jefes de estación, y también le impide examinarse como despachador de trenes.

4. De stirpe ferroviaria

Margarita proviene de familia de raigambre ferrocarrilera. Por el lado paterno, además de su abuelo, Elías Castro Ortega, cuenta con varios primos y un tío del mismo nombre, también inmersos en las labores ferroviarias. Uno de ellos, por ejemplo, como oficinista en Valle de México. Por el lado materno, Margarita tiene algunos sobrinos y varios tíos trabajando en los talleres de Arriaga, Chiapas, en las labores de herrero, soldador y hasta un cablero que auxiliaba en los trabajos de una grúa.

Para no desentonar, en 1967 se casa con Alfredo Fuentes, en ese momento telegrafista, con quien procrea tres hijos. El mayor de nombre Arturo, nace el 2 de junio de 1969 y llega a trabajar en el departamento de Servicios especiales y vigilancia de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), además de desempeñarse como escolta de Andrés Caso Lombardo, cuando este es gerente de FNM; más adelante, cuando es designado Secretario de Comunicaciones y Transportes, se lleva consigo a su escolta personal y Arturo renuncia a los Ferrocarriles Nacionales de México. En la actualidad trabaja como supervisor de vigilantes en esa Secretaría. Por otro lado, su hija Janeth, quien nace un 6 de noviembre de 1973, llega a figurar como mensajera en el departamento de Transportes, aunque solo de manera temporal y casi fortuita. Llega a figurar en tal escalafón cuando Margarita se inscribe para estudiar inglés en el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, pero al poco se da cuenta que el horario de las clases se traslapa con el del trabajo en la estación, así que manda a Janeth para que la supla en la capacitación. Por ello se relaciona con las oficinistas que están estudiando. Janeth estudia Pedagogía y alcanza a trabajar en una editorial. En lo que respecta al menor de los hijos de Margarita, José Alfredo, estudia Ciencias de la Comunicación y actualmente trabaja en una institución bancaria.

3. De una estación a otra

Una vez que Margarita efectúa los exámenes respectivos, se encuentra disponible para empezar a trabajar en los ferrocarriles; así comienza su peregrinar por diferentes estaciones, a lo largo de su amplia vida ferrocarrilera. Su tío Elías Castro, en ese momento jefe de despachadores en el Distrito Federal, sugiere que asiente escalafón en la Ciudad de México, para trasladarse luego a su división, Matías Romero, ya que allá tienen bastante trabajo. Es así como Margarita asienta su escalafón como telegrafista en la estación de Tlatilco y enseguida se traslada al istmo de Tehuantepec, donde comienza a trabajar. En los primeros años, de 1963 a 1965, se desempeña como telegrafista emergente en diferentes estaciones, como Jesús Carranza, Medias Aguas e Higuera, en el estado de Veracruz, a las que vuelve posteriormente como jefe de estación extra. Oficialmente, se desempeña como telegrafista de 1965 a 1969, los tres primeros años en Jesús Carranza y el último en

Matías Romero. Estos primeros trabajos que le asignan parecen tener cierto dejo de discriminación, pues son lugares inhóspitos, donde los trabajadores del sexo masculino se rehusan a ir; tal es el caso de la estación de Higuera, de donde ella rememora un sitio infestado de mosquitos, carente de luz eléctrica –para alumbrarse recurren a los quinqués–, donde permanece ocho meses, soportando condiciones adversas. Todas estas vicisitudes forjan su carácter y la fortalecen para el trabajo ferroviario.

En la especialidad de jefe de estación sienta escalafón en Maravillas, Hidalgo. Es donde inicia su largo peregrinar por estaciones del altiplano central, como El Salto, Hidalgo; Huehuetoca, Estado de México; Acámbaro, Guanajuato, entre otras.

En 1970, Margarita empieza a trabajar en Donají, Oaxaca, en la categoría de jefe de estación. Allí permanece los siguientes ocho años. En 1978, la asignan a la estación de Lagunas, Oaxaca, donde labora hasta el año de 1987, fecha en que acepta el ofrecimiento para hacerse cargo de la estación Contreras, en el Distrito Federal.

Para Margarita, los años como jefe de estación están llenos de obstáculos, retos y amplias realizaciones, tanto en la vida laboral como en la familiar. Durante la época en que entra al mundo ferrocarrilero, este sigue siendo un entorno masculinizado. Aunque el trabajo femenino en los ferrocarriles ya suma una historia de cincuenta años, el avance es un logro de las mujeres en este campo, quienes en más de una ocasión mostraron una gran determinación para derribar barreras, tanto del entorno familiar como del externo.

Margarita tiene que enfrentarse, muchas veces con desaliento, a la discriminación. Valga solamente el ejemplo de cuando llega a trabajar como telegrafista a la estación de El Salto, Hidalgo, donde, según recuerda, el primer día de trabajo se arremolinaron en las ventanas unos *sombrerudos* para estar observándola durante horas y horas, mientras realiza su trabajo. Aunque aquella vez el jefe de estación le asegura que no le están haciendo nada, ella percibe con incomodidad la mirada insistente de aquellos hombres.

También enfrenta el hecho de que el puesto de jefe de estación era considerado una labor exclusivamente masculina, ya que en esos años una de sus responsabilidades era mover objetos pesados para su carga, descarga o entrega. Si bien es cierto que Margarita muchas veces realizó sola esa labor, también recuerda que, en otras ocasiones, tuvo que auxiliarse de otros compañeros para ese trabajo. En ese puesto, además, confronta al burocratismo de algunos trabajadores de antaño, e incluso a una que otra compañera de los nuevos tiempos, quienes le ponen toda clase de trabas para realizar sus labores, carentes de la solidaridad, empeño y calidad necesaria en los equipos para entregar los trabajos a tiempo.

Los años pasan, Ferrocarriles Nacionales de México se reestructura, algunas líneas son cerradas por incosteables o por peligrosas para las manchas urbanas –al parecer esto motiva el cierre de la línea de México a Balsas, y por ende la estación Contreras, ubicada en su kilómetro 28–. Para ese momento, los trenes ya solamente llegan a Cuernavaca. En 1997, se cancela la línea de San Pedro de los Pinos a Cuernavaca y a Margarita la asignan a la estación sobreviviente de Julia, como jefe de estación de confianza. Sin embargo, persisten las secuelas de un accidente que sufre un año antes, lo que le impide laborar al cien por ciento como ella estaba acostumbrada. Finalmente, acepta jubilarse en el año de 1998.

Fuentes

Archivo

Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (AHCEDIF), Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Matías Romero, Serie expedientes de personal, número 384, 1963-1990.

Archivo de la Palabra Jesús García del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, entrevista de Patricio Juárez Lucas a Margarita Reyna Castro Sánchez.

Bibliografía

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

Burman, Shirley, «Women and Railroading», *Trains Railroad History*, Núm. 16, 2009.

Jaiven, Ana Lau, “La historia de las mujeres. Una nueva corriente historiográfica”, en Patricia Galeana, *Historia de las Mujeres en México*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2015.

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

MIRADA FERROVIARIA, es una publicación electrónica cuatrimestral editada por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17, página web: <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx, Editor responsable: Román Moreno. Reserva de Uso Exclusivo: En trámite, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Luis Rodríguez, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de la última modificación: 28 de abril de 2017.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación, sea de manera total o parcial, por cualquier medio impreso o electrónico, sin el previo permiso escrito emitido por el CNPPCF de la Secretaría de Cultura. Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.