

**UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA**  
Estudios con Reconocimiento de Validez Oficial por Decreto Presidencial  
Del 3 de abril de 1981



“EL HOGAR ES DONDE SE ENCUENTRA EL CORAZÓN”. MEMORIAS DE EX-TRABAJADORES  
FERROCARRILEROS EN RELATOS AUTOBIOGRÁFICOS Y SUS MODOS DE VIDA.

**TESIS**

Que para obtener el grado de

**DOCTOR EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

Presenta

**SERGIO VEGA BOLAÑOS**

Directora: Dra. Anne W. Johnson

Co-Director: Dr. Felipe González Ortiz

Lectora: Dra. Carmen Bueno Castellanos

## Agradecimientos

A mi madre Columba, mi amor y gratitud para ella,  
a Buenaventura y Gustavo,  
a Alida, Diana, Alan, Bruno y Josué, mi familia,  
a Anne Johnson por su paciencia, empatía y gran calidad humana,  
a Felipe González Ortiz por su complicidad formativa,  
a Carmen Bueno Castellanos por su sabiduría y enseñanzas,  
a Conacyt y la Universidad Iberoamericana por su apoyo durante el posgrado.  
A todos, gracias.

## ÍNDICE

CAPITULO 1. Un paseo por la memoria	1
1.1 Estructura del trabajo	14
1.2 Memoria y etnografía	16
1.3 Recuerdo y autoetnografía	26
1.4 Subjetividad etnográfica	32
1.5 Breve reseña del ferrocarril mexicano	40
1.6 Contexto ferrocarrilero	57
CAPITULO 2. Mi espacio común	67
2.1 Así partía el tren de pasajeros	71
2.2 Encuentro entre Buenaventura y Gustavo	78
2.3 Ferrocarril, asunto familiar	92
CAPÍTULO 3. Objetos y lugares	118
3.1 Materialidad y lugares apreciados	149
3.2 Las prácticas materiales	160
3.3 Trenes y cabuses	176
CAPÍTULO 4. Ser ferrocarrilero no se aprende en la escuela	182
4.1 La relación con el entorno	189
4.2 Jugar al tren	218
4.3 Interacción cotidiana	222
4.4 Me dicen “el loco”	237
CAPÍTULO 5. La cercanía de la nostalgia	256
5.1 El “no lugar” como lugar	281
5.2 La construcción del trainless	292

A MANERA DE CONCLUSIÓN	296
Referencias	304

“El hogar es donde se encuentra el corazón”. Memorias de ex-trabajadores ferroviarios en relatos autobiográficos y sus modos de vida.

Siempre había pensado que las viejas estaciones de ferrocarril eran uno de los pocos lugares mágicos que quedaban en el mundo. En ellas se mezclaban los fantasmas de recuerdos y despedidas con el inicio de cientos de viajes a destinos lejanos, sin retorno. "Si algún día me pierdo, que me busquen en una estación de tren", pensé.

Carlos Ruiz Zafón

## **CAPITULO 1. Un Paseo por la Memoria**

No recuerdo el momento en el que decidí escribir sobre esto, sobre el ferrocarril y mis padres. Me acuerdo que el tema general que elegí como propuesta doctoral versaba sobre la historia oral y los modos de vida de los ferroviarios. En un principio, supuse que mi investigación me dirigiría hacia las experiencias de los ferroviarios respecto a los migrantes centroamericanos; sin embargo, la muerte de mi padre adoptivo me llevó a escribir sobre él y mi padre biológico.

Se trata de un recuento de la memoria con la finalidad de reconstruir la imagen de mi padre con aquellos recuerdos que quedan de mi infancia a su lado, esas historias que evocan momentos en el tren, de su vida diaria y que recorren mis primeras memorias hasta el día de su muerte.

Una de ellas es la imagen de aquel niño que, al sostener la mano de su padre, no tiene la menor idea de lo que pasa, su papá yace muerto en una cama. Recuerdo

que era un 27 de octubre de 1985, fecha que viene a mi mente con claridad, sólo habían transcurrido 20 días después de mi octavo cumpleaños. Ese fue el cumpleaños más feliz de mi infancia, ya que fue la primera vez que él estuvo conmigo. Buenaventura, garrotero de oficio y profesión, descansaba en la Ciudad de México uno o dos días del fin de semana. En ese cumpleaños estuve rodeado de primos, tíos, y mis papás. Para él era difícil estar más días conmigo dado que yo era un hijo fuera de matrimonio y de la vida que llevaba diariamente en el ferrocarril.

Ese aniversario decidí celebrarlo en el bosque de Chapultepec, porque había juegos donde podía jugar, además de mesas o palapas donde se podían preparar los alimentos que consistían en sándwiches formados en una torre, gelatinas de colores y sabores, juguetes y globos, además de serpentinas y máscaras de cartón.

Pero ese día 27 todo cambió. No recuerdo qué hicimos ese domingo, sólo que durante la tarde él se sintió fatigado, después tuvo náuseas y finalmente se acostó. Durante varias horas mantuvo mareos constantes, hasta que comenzó a vomitar. No quiso que mi mamá o yo llamáramos un doctor, sólo nos pidió que le trajéramos leche, así que mi mamá fue corriendo a la tienda más cercana, mientras yo me quedé a su lado, cuidándolo. Pero en cuestión de segundos comenzó a empeorar su respiración y le era más difícil mantener el aliento, salí corriendo a buscar a mi mamá por la calle hasta que la encontré, y regresamos lo más rápido posible. Bebió el litro de leche de un solo sorbo después de entregárselo, y se recostó otra vez en la cama. A los diez minutos comenzó a vomitar nuevamente, leche y una sustancia gris y gelatinosa que aún no sé describir.

Posteriormente, se acostó totalmente en la cama hasta que llegó un momento en que dejó de hablar, solamente respiraba, mientras que yo, llorando le preguntaba ¿qué te

pasa? ¿qué te pasa papacito? ¿dime qué tienes? Él no podía responderme, ni podía responderle a mi mamá, solamente movía los parpados como si estos quisieran abrirse o decirnos algo.

Mi mamá corrió con la casera de la vecindad en donde vivíamos para que llamara a la ambulancia. Cuando ella regresó, intentó reanimarlo, y yo salí a la calle esperando a que llegaran los paramédicos, pero la ambulancia tardó más de una hora en llegar, y cuando lo hizo, no alcanzaron a ver que yo me encontraba agitando los brazos y siguieron de largo por toda la calle. Tardaron 5 minutos más y finalmente cuando llegaron nos dijeron que no podían hacer nada, que mi papá había fallecido.

Ahí nos encontrábamos, mi mamá y yo llorando al lado de su cuerpo inerte y cada vez más frío. En ese momento no alcanzaba a comprender lo que sucedía, hacía algunas horas estábamos caminando sobre Avenida Insurgentes y en la mañana estuvimos platicando y leyendo un cuento de “Capulinita”, sólo algunas horas antes él aún se encontraba a mi lado. No sabía qué pasaba, únicamente lo tomaba de las manos que no me respondían y que intentaba ver si aún había respiración en su pecho, como si los paramédicos se hubieran equivocado; le acercaba constantemente un espejo a su nariz y este no se empañaba.

Durante mucho tiempo supuse que mi papá, Buenaventura, había fallecido de un paro cardíaco, pero pocas veces hablé con mi mamá sobre su muerte. Con el paso de los años me di cuenta que había muerto por un derrame cerebral. Recuerdo que los vecinos no intervinieron, tal vez por miedo o porque simplemente no quisieron, lo cual era extraño, pues siempre nos saludaban y había ocasiones en que comíamos juntos en casa de algunos de ellos, supongo que al ver lo que sucedía optaron por no ir. Ignoraron a mi

pequeña familia, esa familia que vivía en una vecindad de una casona vieja de Santa María la Ribera.

Esta colonia se encontraba llena de ferrocarrileros, muchos que dormían algunas noches en cuartos y casas que les rentaban de manera frecuente, ya que la estación central de Buenavista se encontraba a un costado. La colonia se ubicaba estratégicamente en un radio de 5 cuabras, las suficientes para hacer llamado a los ferrocarrileros.

La casona, donde rentábamos un cuarto, se ubicaba en la calle de Aquiles Serdán 141, aunque en la actualidad el edificio se encuentra descuidado, e ignoro si aún habitan familias dentro, viviendo en donde se encuentran mis recuerdos, sobre esa casona gris del Porfiriato de portón negro venida a menos.

En el primer nivel residía la familia dueña de la casona, y sobre un desnivel se encontraban unas escaleras que descendían a un patio donde se encontraban los cuartos de vecindad que se arrendaban. Ahí compartíamos áreas comunes, cocina, baño y lavadero. La habitación que rentaba mi papá era muy pequeña; recuerdo que solamente había una cama individual que era donde dormían mis papás, yo dormía en un pequeño catre de metal que se encontraba a un costado. A mis espaldas se encontraban unas rejas de madera que habíamos acondicionado para servir de vitrina y alacena, al centro se encontraba una pequeña mesa con base de metal y superficie de cristal, al fondo estaba un mueble de madera donde guardábamos ropa al igual que unas cajas de cartón. Las paredes del cuarto estaban pintadas con un color blanco cercano al color coral; tenía detalles en el fondo de color verde, y la atravesaban verticalmente unas líneas doradas simulando un tapiz antiguo. Recuerdo que en la cama donde se quedaban mis papás había



un baúl de metal donde guardábamos cosas pequeñas; al mismo tiempo todo este espacio era atravesado por un olor a humedad permanente, que penetraba las cobijas y la ropa.

Entre este olor a humedad, recuerdo cómo mi mamá lloraba ese día a lado del cuerpo inerte y rígido de mi papá, y que en su llanto pedía que no nos dejara; se preguntaba ¿qué íbamos a hacer sin él? le decía que regresara, que ahí estaba su hijo que aún era un chiquillo, que aún estaba chico. En algún momento el llanto acompañaba a los gritos de dolor, que se volvían desgarradores, secos de tanto llorar, los confundía tanto que no sabía si eran suyos o eran míos. No sabía qué hacer; sí ella lloraba yo también lloraba. No entendía cómo era que mi papá con el que había jugado hacía unas horas, ahora estaba muerto.

Nunca supimos cómo fue que los demás ferrocarrileros se enteraron de su muerte, ya que no le habíamos dicho a nadie. En algún momento de la noche llegó un primo hermano de mi papá con su esposa, aunque ni yo ni mi mamá los conocía. Nos acompañaron durante un rato, comimos un pedazo de pan con leche y antes de que se fueran, rezaron un rosario a mi papá. De alguna manera sabíamos que él estaría mejor. En la mañana llegó su esposa acompañada de una de sus hijas y de un tío mío que no conocía; creo se llamaba Severino. Fue un momento de confusión, mi mamá se abrazó con mi medio hermana llorando a lado de su cuerpo, diciéndose la una a la otra cuánto lo sentían, más bastó un grito de su mamá diciendo que se comportara para que inmediatamente adoptara una actitud fría y distante. Ese fue el último momento que vi el cuerpo de mi papá, puesto que llegaron algunas personas de una agencia funeraria a cubrirlo con una bolsa o funda para llevárselo y desaparecer por esas escaleras de esa casona vieja.

Recogimos unas cuantas cosas, como ropa y algunos objetos del trabajo de mi papá, pero abandonamos todo lo demás. Durante la tarde llegaron dos tíos míos a acompañarnos. Caminamos un poco por Santa María hasta a una iglesia, que se encontraba abierta, de cantera rosa y cúpulas doradas, era el templo de la Sagrada Familia; entramos y estuvimos ahí aproximadamente una hora.

Durante muchos años he estado ligado al ferrocarril. Me atan los recuerdos, mi infancia y el sonido del silbato; no importa el lugar donde me encuentre, siempre existe un recuerdo que me lleva a ese lugar. Mis memorias de niño me remiten a momentos particulares: el día que me enseñó a leer y distinguir las palabras, “recorcholis” fue la primera palabra que aprendí, me remite a momentos en que jugaba en sus piernas simulando que era una resbaladilla y caía hasta el suelo, todos esos fines de semana que podía verlo e íbamos a desayunar a algún café de Santa María, donde únicamente pedía sándwiches o hot cakes acompañados de una “chaparrita”. En otras ocasiones íbamos a Tacuba a “taquear”, y desayunábamos tacos de guisado con un vaso de jugo de caña. Después íbamos al cine o a algún parque o íbamos al centro de la ciudad. Recuerdo esa infancia en la que habían helados y paletas, trasladándonos a pie o en un “ruta 100”. En el cine recuerdo haber visto las películas Superman I, II, y III y Mazinger Z, pero después de un 27 de octubre, ya no.

Recuerdo esas cotidianidades de la memoria de un niño de 8 años, y reconstruyo mis recuerdos azarosamente, de alguna manera el tiempo corre distinto a través de la memoria. No lo hace con la certeza de llegar a un punto partiendo de otro, sino que zigzaguea, y mientras más lejano es el recuerdo se vuelve más confuso y difícil de alcanzar. La memoria juega con las palabras que en ocasiones no dan cuenta de la intención y el sentimiento que las embarga.

De alguna manera reconozco que la vida de mi padre no tenía nada de extraordinario: era la de un ferrocarrilero más. El modo en cómo reconstruyo su recuerdo no es tan definido, ya que la intencionalidad, los años de distancia y el estado emocional permiten construir narrativas cargadas de añoranza y en ocasiones con más interpretaciones que significados.

Ese cuarto de vecindad que rentaba mi papá significaba nuestro hogar, ese pequeño hogar el cual habitamos cada fin de semana a veces por un día a veces hasta por 3, aunque lo estrecho de las paredes y el olor de la humedad de la madera que se encontraba en nuestro techo, nos daba la certeza de permanecer unidos. Olores, memorias e imágenes son los que fuimos, son lo que somos. Han pasado 37 años de la muerte de Buenaventura.

Gustavo es un jubilado de los Ferrocarriles Nacionales de México; él se ha convertido en mi padre desde aquel momento en que mi mamá decidió formar una nueva familia en el año de 1988. Después de esa fecha nacieron mis tres hermanos en 1988, 1990 y 1994. Ellos al igual que yo transitaron en la vida ferroviaria desde pequeños, ya que nacieron cuando Gustavo trabajaba en el ocaso de los Ferrocarriles Nacionales, y vivieron su infancia cuando él trabajó en Transportadora Ferroviaria Mexicana, empresa donde se jubiló.

Así, con el pasar del tiempo, en el año 2016, Gustavo se dedicaba a su pasatiempo favorito: ver películas en la pantalla de su casa. El cine fue la más grande de sus aficiones; se podría decir que era un cinéfilo empedernido pues su vida fluía a través del séptimo arte: posters, películas, afiches, estrenos, reseñas, críticas. Hasta la tarde del 30 de julio de 2016, cuando a Gustavo lo internaron en un hospital.

Llegué del trabajo y pensé en cenar, aunque no tenía hambre, y momentos después recibí la llamada de una de mis hermanas diciéndome que Gustavo había tenido un paro cardíaco. Se encontraba en la sala viendo películas cuando cayó al suelo, entonces mi mamá, mi hermana y mi cuñado lo ayudaron, tomaron el teléfono y hablaron pidiendo una ambulancia, que lo trasladó a la clínica 220 del IMSS. Este edificio, al que mucha gente de Toluca le denominaba el “seguro nuevo”, mantenía un color gris, de tintes fúnebres, sombrío y triste que se alzaba a aproximadamente 7 pisos. Mi primer pensamiento fue un reproche para él, pues en otras dos ocasiones había estado en el hospital por la misma razón; aunque se recuperaba, y pasado el tiempo olvidaba tomar sus medicamentos. Fue un enojo contenido y preferí no ir al hospital debido a que mi mamá y mis hermanos se encontraban ahí así que consideré que no tendría nada que hacer en aquel lugar.

No pude dormir, entre la sensación de culpa y una serie de presentimientos no lograba conciliar el sueño. A la una de la mañana, mi hermana me habló nuevamente para decirme que Gustavo había fallecido. Me negué a ir y colgué, pero no pasaron más de dos minutos cuando le hablé a mi hermana diciéndole que iba en camino. No entiendo qué pasó en mi cabeza en esos dos minutos; recuerdo sentimientos que oscilaban del coraje a la tristeza, del no puede estar pasando al otra vez pasó.

Llegué al tercer piso, donde se encontraban todos. La primera reacción de mi mamá fue instintiva y lloró a mi lado con la misma letanía que recordaba de aquel cuarto de vecindad, ¡se nos fue! ¡se nos fue! Mi mente se fue a 1985, y no supe qué hacer por unos momentos. Llegaron a mí un torrente de recuerdos, pero inmediatamente regresé al hospital, abracé a mi mamá, con sobriedad le dije que no llorara; le dije a mi hermana que

la llevara afuera para que no siguieran respirando ese olor inundado de medicamentos y pudiera calmarse, salieron abrazándose y sólo las vi descender por el elevador.

Al mismo tiempo me di cuenta que había unas personas desconocidas vestidas de negro que intentaban acercarse a nosotros; al cabo de unos minutos se acercaron para ofrecerme distintos paquetes de servicios funerarios, pensé que solamente se trataban de buitres, dando vueltas sobre un cadáver y obtener hasta el último pedazo de carne que pudieran desgarrar.

Después de cuatro horas pasé a la morgue del hospital para identificar el cuerpo de Gustavo, y ahí se encontraba él, cubierto con una sábana, pálido y con una expresión de profundo sueño. Al salir platicamos acerca del destino del cuerpo; recordamos que Gustavo expresó muchas veces que él quería ser enterrado, que prefería que lo devoraran los gusanos a ser un montón de polvo incinerado. Hicimos memoria y recordamos que sus papás habían muerto hacía muchos años, y que no existía en la familia ninguna tumba o capilla familiar por lo tanto no sabíamos dónde enterrarlo.

Aproximadamente a las 7 de la mañana mis hermanas acompañaron a mi mamá a su casa para que pudiera descansar unas horas; mientras tanto mi hermano y yo nos quedamos para contactarnos con los servicios funerarios. Mi hermano no pudo quedarse más, así que a partir de ese momento me hice cargo de todo lo relacionado con la velación y el sepelio. La pensión que recibía Gustavo era similar a la de los otros jubilados ferrocarrileros, raquíca y pocas veces alcanzaba para solventar los gastos de una vida posterior al trabajo. Pero él había decidió ahorrar una parte de su pensión para momentos como este; alguna vez mencionó que su ataúd debía ser el más barato y el más corriente

que hubiera. Sin embargo, decidí que no fuera así, que debía buscar un punto medio entre su deseo y la intención de un entierro digno.

Una vez en el sepelio, familiares comenzaron a llegar poco a poco, al igual que los conocidos; eran aproximadamente las 8 de la noche, y éramos muy pocos los que nos encontrábamos ahí, mi mamá, mis hermanos y dos tías. El servicio funerario se encontraba cerca de la Iglesia de la Merced; era un lugar relativamente céntrico para que todos aquellos que no conocían la ciudad pudieran tener un fácil acceso, además se encuentra sobre una de las avenidas principales de la ciudad de Toluca. Éramos sólo 7 personas las presentes, me embargó la tristeza; imaginé una posible soledad en el sepelio, ya que los amigos y familiares vivían en distintas ciudades dentro de distintos estados.

A las 9 de la noche llegó un grupo numeroso al sepelio anunciado por casualidad con un silbato de una locomotora a la distancia, eran aproximadamente 20 mormones; en ese momento recordé que mis papás habían dejado el catolicismo hacía 5 años y ahora profesaban la religión de “Pepe Smith”. Recordé que fue un cambio significativo para ellos, dado que cerraron ciclos de dolor y abrieron nuevos y renovados ciclos, conocieron a más personas y entre semana era común que en su casa fueran a comer los Elder, que también llamaban “el güero y el moreno”. Cuando ellos entraron al velatorio, inmediatamente comenzaron a transformar el lugar: traían garrafones de agua, una parrilla eléctrica, ollas, tés, sándwiches, galletas y cobijas para mi mamá.

Así poco a poco después de la media noche comenzaron a llegar los familiares de Gus, además de los familiares de mi mamá. Fue un momento que llenó de vida el lugar; se escuchaban las conversaciones, había risas, recuerdos y anécdotas. Entre todas las personas se encontraba Esther, hermana mayor de Gustavo que además era rezandera.

Ella no comprendía por qué en el sepelio se encontraba un obispo mormón que intervenía de vez en cuando para que las personas presentes expresaran sus sentimientos, pensamientos o todo aquello que quisieran platicar acerca de Gustavo. Intervinieron casi todos los presentes, hasta que en un momento de descuido del obispo comenzó a escucharse una letanía chillona en el fondo de la sala. Esther había comenzado a recitar el rosario; en ese instante los mormones se voltearon a ver sin saber qué es lo que pasaba, hasta que en algún momento los demás presentes comenzaron a rezar. De esta manera a Gustavo lo velaron mormones y católicos.

A las 3 de la mañana me hablaron de la agencia funeraria para informarme que había un problema. Me dijeron que no pudieron realizar la gestión ante el municipio para poder enterrar el cuerpo, debido a que todos los trabajadores municipales les habían dado el día libre, así que esperaban que a las 9 de la mañana las oficinas del panteón estuvieran abiertas para realizar la petición. Durante 10 o 15 minutos no supe que hacer, ¿qué pasaría si no podíamos enterrarlo? Platiqué con el obispo mormón y me ofreció la casa de oración para albergar el cuerpo sólo un día más, en caso de que no pudiéramos sepultarlo como estaba contemplado.

Había acordado con la agencia vernos a las 9 de la mañana en el panteón municipal. Era un amanecer frío y con neblina, como suelen suceder en el valle de Toluca, durante 30 minutos estuvimos esperando al administrador del panteón, una vez que llegó el agente de la funeraria se encargó de la documentación, y de esta manera a las 10 de la mañana Gustavo tenía una tumba, un pedazo pequeño de tierra donde descansarían sus restos. Así transcurrió el resto de la mañana hasta que al medio día partió la carroza fúnebre rumbo al panteón, la cita era a la 1 de la tarde así que le pedí al chofer de la carroza que intentará irse lo más lento posible y a las 12:50 llegamos a un hueco entre la tierra recién escarbado.

El panteón se encontraba al límite, existían pocos lugares donde enterrar a los muertos, Gustavo descansaría casi en el fondo del panteón donde aún se encontraban los rastros de la fosa común, ahí se enterraban a los desconocidos que habían fallecido y por ese anonimato el municipio había decidido exhumar los cuerpos para abrir una nueva área y enterrar a aquellos que “si tuvieran nombre”.

En el momento en que empezó a descender el ataúd, sabía que quedarían enterrados los restos de una parte mía, una parte familiar y a la vez ferrocarrilera; observé cómo cubrían con tierra a Gustavo, mi otro papá. Pensaba en los momentos en que por tantos años se esforzó por mí y me educó como a un hijo, y me apoyó aún en las actividades más absurdas, aunque sobre todo en procurar mis estudios. Pensaba en el esfuerzo de un hombre ferrocarrilero al que en la sangre corrían rieles y locomotoras por sus venas. Se escuchan los silbatos y el ajetreo del pasar de los vagones, el impacto de las ruedas sobre los rieles, el rechinado de los fierros por las curvas, el eco en los túneles, el aire atravesando con olor a metal. Soy un poco de todo eso, heredero de las voluntades y defectos de aquellos que me dieron la vida y me criaron, de mi madre, de mis dos padres. Soy parte de aquel padre al que conocí muy poco, parte de mi otro padre que alimentó mi alma ferrocarrilera; soy todo esto porque soy fruto de ese andar y del amor profundo de mi madre.

Las muertes de Buenaventura y Gustavo me permiten construir un relato común basado en su vida ligada al ferrocarril; sin embargo, existen diferencias emocionales y vivenciales plasmados por la distancia y el entorno en que sucedieron. Por un lado, existe la experiencia propia de un niño donde se pueden observar sentimientos como la tristeza, la pena y la desesperación; por otro lado, se presentan sentimientos como el coraje y la frustración. Existe así una mirada del duelo personal llevado a cabo por una madre con su hijo, y otra que da cuenta del duelo compartido por la familia nuclear.



De esta manera, la muerte como todos los instantes de la vida permanecen inciertos, a la velocidad del pestañeo las personas el mundo se transforma, muta, cambian las estructuras familiares. El presente y el futuro se modifican fluyendo ante lo inevitable. La muerte ha sido relatada en novelas, historias, anécdotas que hablan de personas ilustres o reconocidas, por ello, existen relatos de todo tipo: muertes heroicas, muertes de guerra, muertes por accidentes, muertes de viejo, así como muertes por olvido. Mis padres ferrocarrileros no tendrán un busto ni un reconocimiento más allá del recuerdo familiar, que se queda en historias y fotografías personales. Por tal motivo, una de las intenciones adicionales a este trabajo es llevar la memoria de mis padres hacia la posteridad, el viaje de dos ferrocarrileros acompañados de las experiencias de quienes los conocieron, recuerdos de aquellos instantes que evocan una historia compartida por familiares y amigos, por su esposa e hijos.

#### **Imagen 1**

*Estación Buenavista*



Nota: Andenes de la estación Buenavista que se encontraban ubicados en la Ciudad de México. Adaptado de Estación Buenavista [Fotografía] por Jiménez M. Kristhian, 2000, Pinterest (<https://www.pinterest.com.mx/pin/22236591897493731/>)

## 1.1 Estructura del Trabajo

Escribo sobre el ferrocarril desde una perspectiva muy personal, atendiendo a la sensibilidad y experiencia de los trabajadores ferrocarrileros y a mí propia experiencia enmarcada en trabajadores y familiares míos. Debo apuntar adicionalmente que sobre el ferrocarril se han escrito infinidad de historias y narrativas, todas ellas con cargas de observación que representan distintas miradas sobre un mismo tema en común. En el caso de este trabajo, la memoria juega un papel primordial para reconstruir el entorno de la vida cotidiana, de la recuperación de eventos y circunstancias que suceden en el día a día. Se nutre adicionalmente de la experiencia autobiográfica que relata parte de mi infancia y el trabajo que desempeñé en Ferrocarriles Nacionales de México como vigilante eventual. Relataré algunas perspectivas generales del trabajo de campo para dar cuenta de la perspectiva metodológica utilizada.

Por lo tanto, la utilidad de las experiencias individuales permite la descripción de contextos personales relacionados con una historia particular. Es una narrativa que se estructura como una mediación del investigador con el contexto inmediato. En mi experiencia, al crecer dentro del ámbito ferrocarrilero me permitió contextualizar las experiencias de los trabajadores, sumo además un acercamiento a la figura de mis padres que me permite dar cuenta del entrono ferrocarrilero, me acerqué a distintos jubilados y a través de su memoria, reconstruyo una narrativa que intentará sumar estas experiencias con mis motivaciones personales. Debido a esta decisión retomo la experiencia de trabajadores que fueron más cercanos a mis padres, en los que destacan amigos y familiares cercanos a mí. En la elaboración del trabajo tuve la oportunidad de convivir con: Antonio Rincón Martínez, Rubén Rufino López, Diego Muñoz Alcántara, Marco Cervantes, Fernanda Cervantes, Rogelio Hernández, Roberto Vilchis, Héctor Cabrera, Rodolfo Alcaraz,

Humberto Briseño Mondragón, Guillermo Bolaños, Columba Bolaños y Guillermo Patiño. Los seis últimos informantes fueron con los que trabajé más estrechamente debido a la cercanía que tuvieron con mis padres Buenaventura y Gustavo. A través de sus historias personales me permitieron dar cuenta de sus testimonios y su amor al ferrocarril.

Hablar de la vida personal representa un acto de vulnerabilidad, ya que existen emociones que otorgan significado a las experiencias, dramas y eventos experimentados, dramáticos y significativos. Es fruto de la exploración personal con mi entorno y pasado ferrocarrilero. Por lo tanto, muestro una actitud honesta que a la vez es reflexiva, introspectiva y muestra particularidades de la vida diaria de los trabajadores sumada a la mía. Este desarrollo significó la superación de experiencias que generaron un ejercicio de autodescubrimiento y de bienestar emocional.

Una vez señalado lo anterior, presentaré una breve perspectiva sobre la historia del ferrocarril, en el que se hablan de las generalidades y datos existentes. El segundo capítulo se centra en la narrativa de Buenaventura y Gustavo como trabajadores ferrocarrileros, y las relaciones laborales y personales que experimentaron. En el tercer capítulo retrataré la materialidad del entorno ferrocarrilero, los objetos, las señales y las particularidades que se desarrollaban en un medio dominado por “fierros” de todos tamaños, desde la precisión del reloj, hasta los trenes y cuadrillas que mantenían a los ferrocarriles en pie. El cuarto capítulo abordará la vida diaria trastocada por el contacto con los demás ferrocarrileros; pretende ser un recuento de la vida diaria y la performatividad, el acto de ser ferrocarrilero y desarrollarlo continuamente. El último capítulo se construye con base en las teorías de la nostalgia, no entendida en su forma psicológica, sino en un sentido de renacimiento y búsqueda de nuevas identidades, trastocadas por el arraigo del performance y la materialidad ferroviaria. Desarrollo a la vez, una propuesta de un concepto propio, definido

por la pérdida del entorno ferrocarrilero, basada en el recuerdo y que permite una nueva transformación identitaria, que temporalmente he definido como *train-less*.

## 1.2 Memoria y Etnografía

Sobre esta narrativa, el trabajo se construye sobre recuerdos y reflexiones personales que se nutren de la experiencia compartida por mi familia de origen ferrocarrilero, y la experiencia de otros trabajadores ferrocarrileros que me remite a mi infancia y a mi estadía de tres años trabajando en el ferrocarril como vigilante eventual. Me planteo un ejercicio de reconocimiento personal y a la vez a un proceso de reflexividad, donde el reconocimiento sobre los otros permite un conocimiento sobre mi persona. Esto me permite un acercamiento más detallado sobre un contexto familiar y el desenvolvimiento en un entramado de consideraciones propias del entorno ferrocarrilero. Gayané (2007) señala:

La pregunta por las razones que vayan más allá de las inquietudes teóricas, los desafíos ideológicos, etc., abre las puertas a lo personal, lo íntimo, lo que generalmente en los artículos y en las presentaciones en los congresos uno deja de lado o al margen del cuerpo del texto producido (p. 14).

De esta manera se permite la construcción de conocimiento y reflexiones sobre las personas, se construye a partir de significantes y significados, que son vertidos en las narrativas que componen los relatos autobiográficos, de ahí que al ser significantes y significados compartidos se puede hablar de una memoria compartida y de patrones de conducta que configuraron los modos de vida de un grupo que ya no existe.

Debo anotar que la memoria y los acontecimientos dentro del ámbito ferrocarrilero se componen de una narrativa similar en todos los miembros; a su vez estas experiencias personales se nutren de otras experiencias individuales y colectivas, a menudo de grupos cercanos como familiares y compañeros de trabajo, por lo que mi convicción personal también se ve nutrida de estas vivencias relatadas. En ocasiones los testimonios de las personas con las que he trabajado expresan opiniones colectivas o de terceros, extraídas de noticias, comentarios, chismes, la televisión y en internet, dando como resultado pensamientos similares; los puntos de vista coinciden. Por lo tanto, sirven como eje para construir una narrativa en torno a la memoria. Esto representa una ventaja en el plano de una narrativa colectiva, dado que “estos recuerdos son de ‘todo el mundo’ en esta medida, y como podemos apoyarnos en la memoria de los demás, podemos recordarlos en todo momento y cuando queramos” (Halbwachs, 2004, p. 48).

Los acontecimientos personales pocas veces quedan plasmados en libros o en memorias históricas, a menos que la historia personal sea de un personaje ilustre, omisión que corresponde a una forma de entender el tiempo, la naturaleza de los actos, y la continuidad de un relato. De igual manera la memoria colectiva sucede naturalmente como un continuo de sucesos vividos y alimentados gradualmente, mantiene una coherencia interna por aquellos que participan en el relato. “En realidad, en el desarrollo continuo de la memoria colectiva, no hay líneas de separación claramente trazadas, como en la historia, sino simplemente límites irregulares e inciertos” (Halbwachs, 2004, p. 83).

El recorrido generacional permite que las personas que nacieron en torno a un núcleo familiar ligado al ferrocarril construyan un sentido de pertenencia mediante la relación con la materialidad del entorno. De esta manera, estaciones, vagones y casas al

lado de la vía ferroviaria permiten una entrada a un grupo en el que el conocimiento se transmite de manera directa, consintiendo una relación continua de los miembros constituyendo identidades, identidades de oficios ferrocarrileros, y el sentido de pertenencia a una gran familia.

Así, los relatos conservan elementos del pasado y del presente ya que los grupos toman conciencia sobre los elementos comunes que los definen como ferrocarrileros. En ocasiones estas figuras suelen ser idealizadas y romantizadas, como es el caso de Jesús García “El héroe de Nacozari”<sup>1</sup>; así, se construyen identidades donde se resaltan valores propios basados en el trabajo y el sacrificio, se dotan de contenido que permiten que se preserven los relatos, la memoria y los objetos.

El pensamiento sobre la pertenencia y los testimonios, en su mayoría, corresponden a acontecimientos sucedidos en el pasado; sin embargo, el contexto actual define qué se recuerda y qué se olvida. El pensamiento suele desviarse dentro de sus propios parámetros, es decir, decide qué recordar. Cuando el pensamiento se alinea con el recuerdo entonces construye un nuevo relato; en ocasiones reafirma acontecimientos, otras ocasiones aligera pensamientos acumulados y en otras se transforma en un continuo o extensión de la memoria misma.

En este sentido, Halbwachs (2004) menciona que Comte:

---

<sup>1</sup> Jesús García Corona fue un maquinista que condujo una locomotora que transportaba cinco góndolas con setenta cajas de dinamita de Nacozari a una mina de la región, estos vagones fueron colocados detrás de la locomotora que a su vez presentaba algunas fallas de mantenimiento, por lo que, se desprendían chispas de la caldera, razón por la cual Jesús decidió llevar la locomotora fuera de Nacozari para evitar una catástrofe; sin embargo, ocurrió una explosión donde la locomotora y vagones fueron pulverizados, Jesús murió al instante, pero salvó de la explosión a toda la población, razón por la que lo consideran un héroe ferrocarrilero.

Observaba que el equilibrio mental resulta en buena medida, sobre todo, de que los objetos materiales con los que estamos en contacto día a día no cambien o cambien poco, y nos ofrezcan una imagen de permanencia y estabilidad (p. 122).

De esta manera la memoria permanece en un constante estado de renovación y reidentificación consigo misma, y busca elementos materiales para apoyarse y construir puntos de apoyo: los recuerdos a través de las palabras, las imágenes, los olores y los sonidos.

Las experiencias renuevan potencialmente aquello que decide recordarse, define el relato biográfico que se construirá y se transmitirá a próximas generaciones, por lo que, la memoria puede extenderse como fuente de información que se preserva en la medida en que los relatos continúen transmitiéndose. La memoria explora lo aprendido y recordado de la observación cotidiana de la vida ferrocarrilera, recicla información e incorpora las nuevas reflexiones a aquello que ya permanece en el orden de lo vivido.

Se crean nuevos vínculos emocionales que se relacionan con la experiencia previa, donde el pasado suele ser un “lugar mejor”; muchas de estas experiencias se nutren de la solidaridad y la pertenencia a un grupo. En este sentido cabe destacar los relatos que existían en torno a la construcción del ferrocarril, como un advenimiento de la modernidad y el olvido de las comunidades rezagadas. Estos relatos hablan del ferrocarril como aquel monstruo de metal que dividía las tierras a través del metal que cruzaba los valles y montañas, lo situaban como un intruso; sin embargo, el posterior desarrollo del ferrocarril, sumado a las actividades que existan a su alrededor, permitió construir una memoria que dotaba de identidad a sus miembros. Pintores, artistas y escritores construyeron obras en torno a las peripecias ferroviarias, en torno a las locomotoras, los trabajadores, los amores

y los paisajes. El ferrocarril se transforma en un fenómeno cultural que atravesaba las relaciones sociales en términos emocionales.

Cabe señalar, que existen varios trabajos donde se omiten las circunstancias emocionales, que permanecen dentro de la esfera privada y suelen no retratarse. Aunque las emociones jueguen un papel primordial en la escritura y análisis de los contenidos, se mantiene un plano donde las emociones son retratadas como una debilidad, y no como una fortaleza que permite un mejor entendimiento de los contextos en los que se lleva a cabo la investigación. En la actualidad existen narrativas que reconocen abiertamente las circunstancias emocionales que dan pie a las investigaciones; el reconocimiento de estas “debilidades” permiten un trazado más profundo sobre las narrativas, en este caso de los trabajadores ferroviarios.

Roca y Ortíz (2000), al rescatar el origen ferrocarrilero del entrevistado Sánchez Terrazas, alude a las fortalezas de sus vínculos emocionales y menciona que: “yo descendo por abolengo de ferrocarrileros... una vez que terminé mis estudios de primaria mi padre me preguntó que qué deseaba estudiar, yo le dije que quería ser ferrocarrilero” (p. 120). Se habla abiertamente del espíritu ferrocarrilero y las circunstancias por la cuales un niño decide integrarse como trabajador evadiendo sus estudios.

Es por ello por lo que los relatos de los ferrocarrileros se plasman de sentido en el momento en que deciden aventurarse al movimiento de los vagones, historias que relatan las andanzas sobre el riel consisten, garroteros brincando sobre los vagones, el saludar a las muchachas y sus “quereres” en las distintas estaciones con un silbido, que le pedían al maquinista.



De igual forma durante el viaje compartían alimentos y en ocasiones hospedaje en las poblaciones donde llegaban después de su jornada de trabajo; en estas poblaciones había señoras que se encargaban de alimentar a los ferrocarrileros, además de “los amores, pues eso no faltaba”, ahí en Oriental “onquesea” como les decíamos, “amiguitas que hacen cosquillas en los pies”, porque todas tenían arena, si, ja, ja, ja, como es arenoso ahí el lugar no, decíamos, vamos con las arenosas”. Los ferrocarrileros acostumbraban a tener varios amores en distintos pueblos (Roca y Ortiz, 2000, p. 37).

Los elementos de la historia oral permiten dirigir la atención hacia la memoria, enfatiza el estudio tradicional del pasado sumado a la subjetividad que da cuenta del momento en que la experiencia se transforma en historia. Este concepto ha sido trabajado por Aceves Lozano (1998) y González Ortiz (2005) quienes han estudiado las relaciones generacionales de los barrios y de organización de grupos culturales respectivamente. De igual manera De Garay (2013) abre perspectivas para la construcción de la realidad social, entramando la narrativa individual y colectiva.

Así, la historia oral funciona como una narrativa del pasado próximo y apunta a traer a la actualidad los recuerdos transmitidos por otras personas e identidades, se propone rescatar la memoria de quienes han vivido procesos históricos, de quienes sufrieron cambios generacionales o transiciones políticas, sociales y/culturales es un esfuerzo por construir la historia desde los sujetos; es decir, armar el problema de investigación como un rompecabezas, sujeto por sujeto.

La historia oral es un elemento clave en las técnicas cualitativas; ver a los sujetos de investigación como elementos para la construcción del conocimiento y no como objetos

de la misma, no necesariamente tiene que fortalecer el discurso de que estas metodologías carecen de carácter científico. Si bien la ciencia moderna y las metodologías tachan de peligroso el transcribir las opiniones, los discursos, la memoria de aquellos que en el papel aparenta una mínima importancia, tal cual, la lectura teórica que el investigador pone en las palabras de dichos sujetos genera fortalezas metodológicas para otorgar un alce a las propuestas de investigación.

La historia oral es un recurso de investigación crítica que denota los espectros emocionales de generaciones y su reconstrucción de modos de vida en torno a los procesos que han marcado de manera significativa a la sociedad.

El recuerdo es un proceso mental subjetivo, a la vez es un acto que se desprende de la colectividad ya que parte de los pensamientos y recuerdos colectivos que recordamos los unos y los otros. Así las nociones tienen una significación personal, lo real se reconstruye en torno de lo considerado "real" o consensado por los miembros. Prevé acontecimientos o momentos hacia el futuro, son significados distintos y permanentes que se reescriben en prácticas que se construyen continuamente. Frazer (1993) resalta que:

La capacidad de auto representación, la subjetividad y la forma narrativa involucra las experiencias de los sujetos además de la intencionalidad del propio investigador, por lo que es natural que se centre en los propios intereses del que construye el proyecto. Así, se crea un escenario donde la subjetividad es reconocida en su sentido más amplio (p.131).

Por ello, es necesario apuntar que las representaciones colectivas contienen una serie de racionalidades que involucran distintas visiones, perspectivas e identidades, así como interpretaciones mentales sobre ciertos acontecimientos.

Debe señalarse también que la subjetividad forma parte de una racionalidad en la que se describe aquello que sucede y aquello que le aparece posible al sujeto y el investigador, se involucran de esta manera acciones y elecciones conscientes e inconscientes en las que se comparten memorias colectivas, así como recuerdos individuales; por lo tanto, la interacción es un elemento fundamental para poder entender las racionalidades que se comparten por un grupo común como son los ferrocarrileros.

Frazer (1993) sugiere que “la fuente oral no es sólo una representación, sino una autorrepresentación” (p. 138) donde cada individuo se representa con cierta coherencia y esta puede estar sujeta a variaciones en los recuerdos, donde lo narrado no es necesariamente fiel a lo acontecido, más no es tampoco una representación engañosa de sus propios recuerdos. Los intercambios que se llevan a cabo significan a petición del investigador, una caracterización de un periodo histórico concreto. Por ello, “las historias de vida están formadas por relatos que se producen con una intención: elaborar y transmitir una memoria personal o colectiva” (Santamarina y Marinas, 2012, p. 259). Dicho en otras palabras, se recopilan relatos que van más allá del valor documental pues la enunciación se convierte en el elemento esencial que permite construir narrativas, conservarlas y difundirlas.

De esta forma, la historia oral ayuda a construir una perspectiva metodológica, permite articular discursos que integran un espectro más amplio de conocimiento que fortalece y modifica las teorías de la sociedad, por lo tanto, permite elaborar el análisis de

los distintos escenarios sociales e ilustrar las particularidades que nutren la historia de vida más allá de las historias de carácter general. Así, los estudios de carácter biográfico se sitúan en la experiencia del sujeto, se manifiesta el interés de los interlocutores y describen sus pensamientos e ideales. Una de las técnicas clásicas para dar cuenta de la transmisión de conocimientos mediante el habla es la entrevista. Ruth Sautu (1999), afirma que:

La entrevista proporciona la imagen de una persona creada a partir de la transmisión entre los sujetos, es decir, del habla, por tanto, el investigador debe estar consciente de que, para conversar, debe haber dos, y que este par de dialogantes pertenece a contextos sociales, culturales, espaciales y temporales, la mayoría de las veces, muy distintos y aún antagónicos (p. 19).

Es necesario hacer un ejercicio para recuperar la memoria, así como las identidades y ofrecer una perspectiva formadora de sujetos, donde las experiencias sean recabadas y alimentadas por los distintos saberes prácticos, deben cumplir con expectativas que permitan la articulación de la historia personal con aquella de carácter universal, la relación que se obtengan entre el entrevistado y el investigador permitirá establecer una adecuada y respetuosa historia de vida que rescate a los sujetos.

Adicionalmente Santamarina y Marinas (2012), afirman sobre el relato en la historia de vida que:

No se convierte nunca en la instancia última del saber, sí así fuera, este relato se convertiría en el discurso todopoderoso definitivo y último, en el discurso del amo que diría Hegel. La experiencia de la interacción entre dos en la historia de vida la

experiencia antídoto frente al dogmatismo, que es la apertura a lo nuevo, lo desconocido, la vivencia original (p. 274).

Aquí radica la importancia de rescatar aquellas experiencias irrepetibles, donde la actitud la predisposición del relato permite definir una historia de vida con características imperfectas, es decir, humanas que además reconstruyen su pasado. De esta manera el sujeto que reconstruye su pasado no corresponde al sujeto que alguna vez fue, desde la memoria se integran sus propias perspectivas, imágenes y cambios de sí mismo. Sautu (1999) nos recuerda que:

Debemos ser cuidadosos con la historia oral, la biografía, la memoria y otras formas del mismo género de la investigación biográfica, pues deben existir un despliegue de experiencias de una persona largo del tiempo, y se debe incluir una selección consciente inconsciente de recuerdos sucesos o situaciones en las cuales se participó directa e indirectamente (p. 22).

La memoria de las experiencias pasadas se encuentra estrechamente vinculada desde la identidad individual hasta la memoria compartida por la cultura y la pertenencia a ciertos grupos, las experiencias de los ferrocarrileros se manifiestan de distintas maneras. De acuerdo a De Garay (2013), en el estudio de la memoria

Se aprecian elementos psicológicos que representan las motivaciones individuales y las percepciones en la creación de los recuerdos, además que se desarrolla un espectro lingüístico propio que permiten transmitir los conocimientos de por tradición y pertenencia a un grupo y que desde los estudios antropológicos explican cómo las

culturas seleccionan y establecen tradiciones y mitos del pasado para guiar la conducta de sus miembros en el presente (p. 21).

Por ello, en la tradición etnográfica la biografía se suma al ejercicio de la memoria debido a que se incorporan los estudios sobre los fenómenos sociales sometidos a la variabilidad de comprobación hipotética, ya que se trabajan con el uso de la observación, datos no estructurados y se somete a la apreciación y análisis del investigador. Esta estrategia teórico-metodológica debe ser distinguida de otras estrategias rígidas y de corte cuantitativo donde el objetivo final consiste en analizar procesos sociales ajenos al estudio de trayectorias de vida, emociones, hechos y auto representaciones.

### **1.3 Recuerdo y Autoetnografía**

Los relatos autobiográficos, en un sentido más estricto, representan la memoria individual; sin embargo, a su vez están nutridos por una memoria grupal e inclusive generacional, donde el ferrocarril ha permeado a través del tiempo las formas de pensar y vivir las experiencias personales. De esta manera, los recuerdos se aglutinan en distinto orden, no necesariamente en un orden cronológico o lineal, pues se ata a la experiencia y la relación del pensamiento con un objeto, con materialidades, olores y texturas. De igual manera algunos recuerdos parecen fragmentados en lo individual, más son nutridos y compensados por los recuerdos colectivos, y esto funciona también de manera inversa, donde el recuerdo colectivo no es tan preciso como el recuerdo individual y la experiencia directa.

Los recuerdos surgen de distinta manera, son impulsados por preguntas, imágenes y crean recuerdos que a la vez son comparativos de los recuerdos de otras personas. La

memoria colectiva e individual convive y complementan distintos tipos de recuerdos; sirve para precisarla y para llenar lagunas donde existen vacíos, aunque cabe mencionar que la memoria colectiva evoluciona de acuerdo a meta relatos construidos por agentes externos, por distintos estímulos y de acuerdo a las trayectorias de vida, permiten construir un relato en torno al ferrocarril observado desde distintos puntos, observaciones realizadas a través de la experiencia, el trabajo, la posición y la región; por lo tanto, las experiencias suelen cambiar cuando se contrastan con otras experiencias.

Halbwachs (2004), distingue dos tipos de memoria: memoria interior o personal y memoria exterior o social.

La primera se construye en virtud de la segunda, ya que la historia de nuestra vida transcurre como una parte de la historia general, señalando que la memoria personal es más detallada y permite una descripción densa de las representaciones a lo largo de la vida.

Lo hemos repetido en numerosas ocasiones: el recuerdo es, en gran medida, una reconstrucción del pasado con la ayuda de datos tomados del presente, y preparada de hecho con otras reconstrucciones realizadas en épocas anteriores, por las que la imagen del pasado se ha visto ya muy alterada. Bien es cierto que, si nos pusiésemos en contacto directo con alguna de nuestras impresiones antiguas mediante la memoria, el recuerdo se distinguía, por definición, de estas ideas más o menos precisas que nuestra reflexión, ayudada por los relatos, los testimonios y las confidencias de los demás, nos permite hacernos una idea de cómo debió de ser nuestro pasado (pp. 70 - 71).

Sobre la autoetnografía, Mercedes Blanco (2012) reflexiona:

Se trata de una perspectiva epistemológica que contiene la experiencia de una vida individual, además que su uso permite construir una serie de contextos basados en ciertas épocas y lugares, de las cuales se rescatan vivencias propias de la existencia (p. 55).

Remite, además, que el trabajo autoetnográfico permite observar a una sociedad a través de una biografía, en donde existe adicionalmente una mediación del contexto social vivido y aquel a ser explorado. Hayano en Blanco (1982) afirma que:

La autoetnografía aplicaba al estudio de un grupo social que el investigador consideraba como propio; ya fuera por su ubicación socioeconómica, la ocupación laboral o el desempeño de una actividad específica (p. 55).

Por lo tanto, esta distinción trataba sobre el comportamiento y experiencias de contextos afines, en narrativa y contenido, pero es hasta los años noventa en que autores como Ellis y Bochner promovieron a la autoetnografía como un método de investigación. Ellos retoman la narrativa en primera persona para describir en forma y contenido la experiencia compartida del que estudia con lo que se está estudiando.

Debe reconocerse, además, que el uso de la autoetnografía como género literario es de uso común en la actualidad, por ello Alegre-Agís y Rico (2017) señalan que:

Dentro de la antropología más ortodoxa; supone una forma de experimentar el trabajo de campo, la escritura y la potestad del autor desde un margen que permite



alejarse de la hipocondriaca pretensión de objetividad en las ciencias sociales (p. 280).

Pero existe una concepción más amplia de aquel conocimiento situado sí el autor hace uso de su bagaje y perspectiva disciplinar para ilustrar ciertas realidades. La comprensión del autor con el tema de estudio y la relación entre su experiencia y el tema investigado permite construir una experiencia cercana y dinámica donde “se abren nuevos debates sobre los límites metodológicos que parecían estar superados, sobre lo objetivo y lo subjetivo” (Alegre-Agís y Rico, 2017, p. 280).

El contexto social y cultural sobre el cual se construye la autoetnografía permite concebir articulaciones combinadas, por lo que el relato personal es válido siempre y cuando se especifique la intencionalidad de utilizar esta estructura narrativa. Refleja la diversidad de las formas de escritura personalizadas donde se cuenta sobre la relación de lo personal con lo cultural.

En el caso ferroviario se plasman relaciones de carácter complejo que se simplifican en la elaboración narrativa de este trabajo. Por ello,

Las narrativas autobiográficas se vuelven más complejas por el contexto en el que son producidas para quién o con quién se construye el relato, el momento y la situación en que se da la elaboración, y el propósito (Lapadat, 2009, p. 958).

La escritura y el método autobiográfico permite una exploración sobre la memoria, es de carácter introspectivo hacia el investigador y hacia el entorno circundante.

La reflexión sobre las historias personales propias del investigador se convierte en un elemento medular de los trabajos de investigación y en ocasiones en el centro de la etnografía común, debe existir la capacidad de contar una historia personal y a la vez sumar las historias de los demás para otorgar una comprensión más amplia. Se trata de un trabajo de enriquecimiento derivado de la interacción y que difumina los límites entre las distintas dimensiones del relato.

Esto representa un acto de vulnerabilidad, como señala Ruth Behar (1997), porque “por un lado los lectores permiten conocerte de manera más personal, y en algunos casos logran una identificación con el autor, ya que rompe esa barrera donde el observador o investigador se encuentran relatando experiencias que no le pertenecen” (p. 9).

Derivado de lo anterior, la autoetnografía es una herramienta que permite relatar historias de tiempos pasados y presentes; así,

Recurrimos a los testimonios, para fortalecer o invalidar, pero también para completar lo que sabemos acerca de un acontecimiento del que estamos informados de algún modo, cuando, sin embargo, no conocemos bien muchas de las circunstancias que lo rodean. Ahora bien, el primer testigo al que siempre podemos recurrir somos nosotros mismos” (Halbwachs, 2004, p. 25).

Queda la pregunta sobre las razones por las que las personas eligen sus respectivos temas de investigación; puedo formular una posible respuesta, aquellos problemas de investigación que más nos conmueven son los que tienen que ver con nuestra propia biografía. El que abordo en este trabajo representa así un acto de liberación personal, en el sentido que puedo definirme como un producto del espectro ferrocarrilero.

La autoetnografía sumada a la memoria colectiva permite crear y reforzar los sentimientos de pertenencia, y sobre todo permiten explorar en el plano sensorial las distintas expresiones y sentimientos que mantienen la cohesión sobre una narrativa en torno a la vida en el ferrocarril. En este sentido Pollak, en Jelin (2002) menciona que “las expresiones remiten a nociones de memoria, es decir a percepciones de la realidad, y se construyen por recuerdos vividos directamente e indirectamente, ya que fueron vividos por la colectividad” (p.145). Hay recuerdos personales que subsisten más allá de las cronologías, resultan ligadas a un gran recuerdo significativo; a ese que deriva, como dije antes, de eso exterior que nos conmueve completamente. Hallbwachs (2004), afirma además que:

La memoria individual es una condición necesaria para la rememoración de los recuerdos, y que mantiene un espíritu colectivo que permite que las memorias permanezcan vivas, dado que nuestra memoria se nutre de las demás y en el grado que coincidan el recuerdo se reconstruye sobre una base común (p. 30).

En este sentido la vivencia individual se transforma en colectiva en la medida que los individuos comparten significantes y significados similares. La memoria de otros me permitió reconstruir una memoria en torno a aquello que había olvidado o conocido muy poco, por lo que recuerdo sobre que mi padre biológico, y que por momentos permanecía borroso y empolvado, donde solamente vislumbraban algunos destellos que conservaba para dar cuenta de su personalidad.

La construcción sobre su persona radica en la memoria colectiva de aquellos contemporáneos que lo conocieron; esto involucra, por un lado, a mi padre adoptivo, mi madre y mis tíos y, por otro lado, a los ferrocarrileros que trabajaron con ellos. Gracias a

esto, conozco situaciones y circunstancias que no viví ni presencié, otras que observé y plasmé, y que me permiten construir de una manera más amplia el relato de sus vidas. Después de las conversaciones habitan en mí pensamientos mezclados, existe una reconstrucción de momentos que fueron nutridos por las memorias de otras personas.

De esta manera, existen dentro del textos posturas personales relacionadas con mi experiencia de vida alrededor de los ferrocarriles y una narrativa construida con los elementos que rescataron y preservaron los extrabajadores ferrocarrileros, dotando de sentido a la memoria a través de la experiencia individual y la memoria colectiva construida a partir de sus familiares y el propio gremio ferrocarrilero. En este sentido se puede hablar de una memoria compartida que se construye a través de la memoria individual, colectiva y memoria personal.

#### **1.4 Subjetividad Etnográfica**

Y en este sentido el trabajo se nutre de la historia oral y la descripción autoetnográfica, lo cual permite una narrativa en la que se presenta una carga emotiva de mi parte, en la que existen subjetividades posibles sobre lo que deseo investigar; empero, a la vez permite relatar de primera mano una visión sobre las narrativas construidas alrededor del ferrocarril. No es la búsqueda de un relato o un meta relato que abarque todas las experiencias posibles; más bien, se construye a partir de distintas visiones del trabajo etnográfico realizado, y al mismo tiempo permite observar parcialmente desde otro punto de vista las narrativas ferrocarrileras, que se han construido en nuestro país a lo largo de más de 140 años.

Todas las experiencias son reveladoras, pues se realizan sobre un análisis constante y se anclan sobre las condiciones de vida ligadas al ferrocarril; es por ello que el trabajo de campo que he realizado no intenta crear indicadores sobre verdad o falsedad de las narrativas de los extrabajadores con los que pude convivir, ya que en muchos casos no se trata de un esquema de pensamiento esquemático y ligado estrechamente a fechas oficiales o conmemorativas, sino que ocurre a partir de la importancia sobre ciertos eventos personales que nutren la construcción de una historia propia.

Esta manera de construir un trabajo que involucra la experiencia personal me llevó a realizar el trabajo etnográfico multisituado, y la manera en que sucedió me llevó a pensar en las antiguas prácticas que había al interior de los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México, ahora desaparecidos.

Al no existir una escuela propia de las actividades ferroviarias, muchos de los trabajadores iniciaron cuando aún eran niños como mocitos y ayudantes de trabajadores conocidos. Por ejemplo, un niño nacido en un entorno ferrocarrilero cuando tenía entre 8 y 10 años de edad era enviado a aprender el oficio de otros trabajadores, en unos casos para seguir las mismas actividades realizadas por la familia. En otras ocasiones se recomendaban a otros conocidos que estaban en otra estaciones y ciudades más grandes donde suponían que al aprender el oficio ahí; las oportunidades serían mayores para cuando sus habilidades se desarrollaran. El procedimiento era sencillo: mandaban al niño en tren a otra ciudad con una carta o papelito con el nombre de la persona que las recibiría y que les enseñaría el oficio, se avisaba por telégrafo que el niño iba en camino y al llegar a la estación destino el niño era recogido y cuidado por la persona que sería su mentor.

Mi trabajo etnográfico fue similar al de los niños a los que se les iba a enseñar el oficio correspondiente –situación que también viví en la infancia– al trabajar con algunos de mis familiares y pedir referencias sobre otras personas que me ayudaran a continuar con mi trabajo. Inmediatamente me recomendaban con viejos conocidos que se encontraban en otras poblaciones, me proporcionaban su teléfono, su dirección y la recomendación de mencionarles por parte de quien iba. Así sucedió con los otros extrabajadores con los cuales conviví; iba de un lado a otro con la recomendación de los amigos y compadres. De esta manera realizaba mis recorridos y experimentaba las distintas percepciones que tenían sobre su trabajo, su vida ligada al ferrocarril, a los objetos y a la memoria, todos ellos se reconstruían a partir de sus recuerdos y experiencias, en estas entrevistas notaba cómo sus ojos brillaban al describir lo significativo que fue para ellos trabajar en los Ferrocarriles Nacionales de México.

Al realizar el trabajo etnográfico noté la atención que prestaban los extrabajadores a varias subjetividades de manera particular en los objetos y la performatividad de los trabajadores con su entorno. Por ejemplo, la mayoría de ellos vive a no más de 5 cuadras de una vía ferroviaria y, aún retirados, mantienen rutinas diarias relacionadas con los tiempos ferroviarios: el desayuno, el lonche, la hora de salir con los amigos. Mantienen una estrecha relación como si se negaran a desprenderse totalmente de aquellas actividades que realizaban; en palabras de Gayané

Esta posición supone no perder de vista que, como antropólogos, exhibimos múltiples subjetividades.Cuál de las facetas de nuestra subjetividad elegimos o somos forzados a aceptar como identidad definidora puede variar, dependiendo del contexto y de los vectores de poder prevaletentes.

Estas subjetividades se enmarcan a su vez en mi experiencia personal, ya que, como antropólogos, hacemos trabajo de campo más allá de si fuimos criados cercanos a las personas que estudiamos o no. Sin importar las metodologías utilizadas, el proceso de hacer trabajo de campo involucra conocer un abanico de personas y escuchar atentamente a lo que ellos dicen. Aún si uno puede haber estado familiarizado con estas personas antes de empezar el trabajo de campo, los encuentros intensos y sostenidos que hacen al trabajo de campo inevitablemente transmutarán esas relaciones (Gayané, 2007, p. 5).

La familiaridad de mi entorno hizo que la relación que mantuve con las personas con las que trabajé se solidificara a través del intercambio de experiencias, de las anécdotas familiares y el recuerdo sobre ciertas estaciones, rutas, descarrilamientos y conocidos. Me permitió además involucrarme en actividades familiares y mantener una relación cordial; me ayudó a interpretar y mostrar sensibilidades sobre temas en los que las personas decidían no hablar o bien expresarse de manera mesurada, y al contrario dar rienda suelta a sus experiencias y recuerdos que los hacían nombrarse ferrocarrileros. Porque “ser ferrocarrilero se lleva en la sangre” (Briseño, 2018). Esta frase puede leerse como una afirmación que acota que ser ferrocarrilero es un estado del que no puedes escapar, aun desempeñando otras actividades; es decir, creó una cultura, solidificó símbolos y cristalizó culturalmente identidades ferrocarrileras.

Poco a poco los trabajadores me ponían pruebas sobre el conocimiento ferroviario; en ocasiones no sabía dar respuesta, pero a cambio relataba otras experiencias y otros conocimientos que nos permitían estrechar la relación de escepticismo que existían en las primeras pláticas, esto me dejó situarme entre mi narrativa construida por la experiencia personal y la experiencia de los ferrocarrileros convertida en narrativa.

Cuando decimos que un testimonio no nos recordará nada si no queda en nuestra mente algún rastro del hecho pasado que tratemos de evocar, no queremos decir que el recuerdo o alguna de sus partes haya tenido que subsistir igual en nosotros, sino que, desde el momento en que nosotros y los testigos formemos parte de un mismo grupo y pensemos en común en determinados aspectos, seguimos en contacto con dicho grupo, y somos capaces de identificarnos con él y confundir nuestro pasado con el suyo (Halbwachs, 2004, p. 29).

Era claro para mí que los lugares donde vivía eran, para mí, mi casa; así estaban mis padres y mis hermanos, se encontraban los mismos muebles e intentábamos con cada mudanza darle familiaridad a las habitaciones, la sala y la cocina y mención aparte era acomodar nuevamente la oficina donde mi padre adoptivo trabajaba. Con cada nuevo lugar existía un nuevo bullicio; había tránsito de gente de un lado a otro que buscaba viajar en el tren o bien documentar carga, se escuchaban los gritos de los trabajadores de vía y por supuesto el sonido inconfundible del pitido del tren.

Todas estas estaciones tan diferentes y similares a la vez, tan viejas y enigmáticas eran mi hogar y a la vez una instalación que servía para la circulación de bienes y personas. Yo vivía en un lugar que consideraba mi hogar, donde para los demás no lo era, lo que para Marc Augé (2000) significaría un no lugar pues

Son tanto las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas y bienes (vías rápidas, empalmes de rutas, aeropuertos) como los medios de



transporte mismos o los grandes centros comerciales, o también los campos de tránsito prolongado donde se estacionan los refugiados del planeta (p. 22).

En el mismo sentido, esta aseveración cuestiona la hipótesis de Marc Augé, en esta perspectiva se puede afirmar que los no lugares son lugares de la identidad, que el ferrocarril es una especie de no lugar que genera identidad para los que trabajan, viven, residen en él. Por lo tanto, Marc Augé habló desde la perspectiva del turista, pero nunca desde la perspectiva del trabajador de esos lugares.

El ferrocarril creó un modo de vida, generó una cultura ferrocarrilera; estas representaciones se remiten a la memoria, los relatos, la materialidad y la relación entre estos elementos, se construyen las condiciones ideales para la transmisión del conocimiento, la memoria y la performatividad a través de la interacción de la materialidad de la vida diaria del ferrocarrilero con las actitudes y aptitudes que todo miembro debe tener, transmisión de códigos de conducta y comportamiento que se inscriben de generación en generación.

Existe de esta manera un relato individual-colectivo, que subsiste en las múltiples experiencias individuales de ferrocarrileros vivos, que proviene de sus padres y se transmite a sus hijos; estas narrativas individuales se cruzan invariablemente con el relato de la esencia de ser ferrocarrilero, con un relato colectivo donde se suman nuevos elementos que permiten reconstruir los relatos continuamente.

Cuando un grupo se encuentra inmerso en una parte del espacio, la transforma a su imagen, pero a la vez se somete y se adapta a cosas materiales que se le resisten. Se encierra en el marco que ha construido. La imagen del entorno exterior

y de las relaciones estables que mantiene con él pasa al primer plano de la idea que se forma de sí mismo. Penetra en todos los elementos de su conciencia, ralentiza y regula su evolución, la imagen de las cosas participa en la inercia de éstas. Es el individuo aislado, es el individuo como miembro del grupo, es el grupo en sí el que, de este modo, sigue sometido a la influencia de la naturaleza material y participa en su equilibrio (Halbwachs, 2004, p.133).

Aunque hay que reconocer, como lo señala Illouz (2007), que nos encontramos sumergidos en prácticas culturales sujetas al capitalismo emocional, donde las “antiguas experiencias se relacionan estrechamente con el mercado, se comercializan lógicas de intercambio donde se materializan los afectos e interacciones” (p.20). En este sentido el ferrocarril se apega a la nostalgia, al atesoramiento que se guarda con el pasado y la relación con el futuro.

De igual manera debe existir un compromiso ético respecto a los planteamientos de investigación y sus alcances, dado que la investigación versa sobre la construcción de narrativas personales y colectivas: en distintas ocasiones los entrevistados privilegian una parte de la información que les permite reconstruir sólidamente sus discursos, omitiendo sucesos que marcaban su trayectoria de vida en sucesos traumáticos o bien que prefieren no recordar.

Existe, de esta manera, una lógica de representación narrativa filtrada por elementos culturales, de edad, religiosos y morales; en este sentido las interpretaciones de sí mismo se basaban en una examinación autocrítica por parte de los ex trabajadores ferrocarrileros. Noté en distintas ocasiones que sus narrativas estaban sujetas a la manera en que los actores objetivaban los acontecimientos pasados, a través de su lenguaje, sus gestos y

movimientos; en algunos momentos se mostraban a sí mismos en una representación previamente construida.

De esta manera, existen posturas personales relacionadas con mi experiencia de vida alrededor de los ferrocarriles y una narrativa elaborada con los elementos que rescataron y preservaron los extrabajadores ferrocarrileros, dotando de sentido a la memoria a través de la experiencia individual y la memoria colectiva construida a partir de sus familiares y el propio gremio ferrocarrilero. En este sentido se puede hablar de una memoria compartida que se construye a través de la etnografía, la memoria individual, colectiva y personal.

Por consiguiente, se construye una estrategia metodológica que constituye, por un lado, los relatos y testimonios de los extrabajadores ferrocarrileros que vivieron el ocaso de los Ferrocarriles Nacionales de México, enmarcado en sus percepciones, sensaciones y narrativas; a su vez, estas prácticas se relacionan con su vida diaria y la formación de la historia oral. Adicionalmente, me permite realizar una reconstrucción del entorno donde crecí elaborando mi propio relato construido por mi madre, familiares y extrabajadores, todos ellos involucrados en la vida ferroviaria.

El trabajo de campo se llevó a cabo a partir de octubre de 2017 a marzo de 2020, con extrabajadores situados en la Ciudad de México; Toluca, Estado de México; Tlaxcala, Tlaxcala; Maravatío, Michoacán y Acámbaro, Guanajuato. Advierto también que parte del proceso de trabajo de campo se vio truncado por la cuarentena establecida en el país durante el año 2020 debido a la pandemia ocasionada por el COVID-19. Por lo tanto, el propósito del trabajo consiste en: rescatar los relatos autobiográficos y los modos de vida enmarcados en el ámbito ferrocarrilero y describir las experiencias construidas a través de

los símbolos y conocimientos de los que los extrabajadores no han podido desprenderse, pese a que ya no trabajan en el ferrocarril. Da cuenta además de las preguntas: ¿Cuáles son las experiencias de los ferrocarrileros en torno al ferrocarril? ¿Qué simboliza ahora el ferrocarril para los extrabajadores? ¿Cuál es la relación entre el ferrocarril y la memoria de los extrabajadores ferrocarrileros?

### **1.5 Breve Reseña del Ferrocarril Mexicano**

Desde la creación de Ferrocarril existía la duda de como nombrar a esa serpiente metálica que corría sobre el paisaje; en sus inicios la palabra “ferrocarril” sólo significaba que era un camino construido con rieles de metal, y al paso del tiempo se le nombró ferrocarril a las empresas que construían y administraban esas vías; de igual manera se le llamó ferrocarril a los vagones, estaciones, material fijo y caminos. Al paso del tiempo ferrocarril fue sinónimo de tren.

La transportación de mercancías y la movilidad se encuentran presentes en distintas etapas de la historia de la humanidad, los traslados se efectuaban a través de la tracción animal, humana y por embarcaciones marítimas y fluviales con la mínima implementación de la tecnología para realizarlos. Sin embargo, el uso más antiguo de rieles para la transportación se remonta a la antigua Grecia en de los siglos VII A. C. al I D.C. pues el uso del “diolkos” permitió construir una ruta terrestre de piedra caliza que trasladara embarcaciones a lo largo de seis kilómetros yendo del golfo de Corinto al golfo Sarónico, utilizando surcos para conducir las embarcaciones sobre una plataforma de un mar a otro, de esta manera se evitaba bordear la península del Peloponeso.

Sin embargo, se considera que el ferrocarril moderno apareció en el siglo XIX debido al surgimiento de la industrialización, periodo en el que se inventó la locomotora de vapor y propició un cambio trascendental en la movilidad y transportación de personas y mercancías. Cabe señalar que la intención de utilizar el vapor con distintos fines se remonta hasta el siglo XVII, cuando Thomas Savery creó un motor que permitía elevar el agua depositada en las minas de carbón y extraerla de las mismas.

Se considera a su vez, que James Watt en 1775 fue el inventor de la máquina de vapor ya que diseñó un sistema donde se optimizaba el uso del calor para mejorar el uso de los pistones a través de un movimiento en rotación constante por lo que abarataba la extracción del carbón. Este sistema permitió que la locomoción a vapor se aplicara a distintos sectores de la industria.

Así, en 1802, Richard Trevithick creó la primera locomotora de vapor a alta presión para utilizarla en la minería, sin utilidad para la transportación de pasajeros. La locomoción a vapor significó uno de los mayores inventos, ya que representaba la combinación de agua y calor para crear movimiento de distintas maquinarias, que permitieron la explotación minera y explotación textil. Trevithick desarrolló los primeros modelos de vehículos a vapor hacia el año 1803 que significó la transportación de carbón en pequeñas distancias.

Sin embargo, es George Stephenson quién aplicó el uso de las máquinas de vapor para crear la primera locomotora ferroviaria; así, en 1825 se creó la primera línea ferroviaria moderna de Stockton a Darlington en Inglaterra, que no necesitaba de la tracción animal para transportar pasajeros y carga.

La eficiencia y éxito de la locomotora a vapor promovió la construcción de distintos modelos de locomotoras y a su vez la expansión de los ferrocarriles. Así en Newcastle, Stephenson instaló la primera fábrica de locomotoras que se emplearon en la línea que corría de Manchester a Liverpool hacia el año 1830.

En Gran Bretaña la primera línea para mercancías y pasajeros (Manchester-Liverpool), entró en servicio en 1830 con una velocidad media de entre 40 y 50 kilómetros por hora, doble que era alcanzada por las diligencias más veloces, el precio del transporte la mitad que el de ellas, y la capacidad cuádruple, todo lo cual mejoró más aún en los años siguientes (Medina, 2013, p.8).

Las redes ferroviarias impulsaron la revolución industrial pues incrementaron la producción y demanda de carbón, hierro, maquinaria, y permitieron la movilidad de personas con mayor facilidad. Los avances tecnológicos influyeron en la distribución y articulación de las ciudades a la par de las regiones. Estas condiciones permitieron el desarrollo y expansión del capitalismo en las distintas latitudes del planeta.

Desde este punto de vista, todo el período posterior a la independencia de México significó inestabilidad política territorial social y cultural, al haber roto los lazos con España, los distintos intereses económicos y políticos posteriores a la colonia fragmentaron los límites territoriales, de esta manera a lo largo de todo el siglo XIX se enfrentaron intereses internos y externos. Mismos que se reflejaron en la implementación de un sistema de transporte que permitiera un desplazamiento de recursos con mayor facilidad, dado que los distintos mercados dentro del país se encontraban desarticulados y operaban en su mayoría local y regionalmente. La infraestructura en caminos era deficiente y lenta. García

de Fuentes (1987) asegura que “la construcción de las redes férreas fue necesaria para que la nación mexicana se desarrollara en el modelo económico capitalista” (p. 139).

El ferrocarril constituye hasta nuestros días uno de los grandes medios de movilización de mercancías a través del país y hacia otras fronteras. Desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX se impulsó la construcción del ferrocarril como un instrumento de traslado y explotación de los recursos naturales, a través de compañías inglesas, estadounidenses, belgas, y alemanas.

Por lo tanto, el papel del ferrocarril fue trascendental para consolidar el sistema económico creciente, influyó en la creación de ciudades, industrias, y contribuyó al desarrollo agrícola. Se consideró necesario construir líneas ferroviarias a lo largo y ancho de los países donde se articularan las distintas regiones que se encontraban distantes entre sí, también permitió acceder a zonas que antes eran de difícil acceso para extraer distintos recursos naturales y minerales.

Como consecuencia natural de la industrialización y expansión de las vías férreas, las distintas potencias europeas y de Estados Unidos entablaron una lucha por obtener contratos en los distintos países, de esta forma se aseguraba mediante las concesiones la explotación de los recursos naturales.

En el caso mexicano las distintas concesiones surgen desde 1837 y predominaron las concesiones británicas francesas y norteamericanas. De acuerdo con Ana García de Fuentes, en su obra *La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio*, enfatiza el número de concesiones y

proyectos que existieron en la construcción de la línea México-Veracruz. Dado que significaba el principal punto de conexión de la capital del país con el mercado europeo.

En 1837 el entonces presidente Anastasio Bustamante pretendió construir la primera línea de ferrocarril de la Ciudad de México hacia el puerto de Veracruz; sin embargo, es hasta el año de 1850 cuando únicamente se inauguraron 13 km de riel que se extendían desde el puerto de Veracruz hasta El molino. La inauguración ocurrió el 16 de septiembre a cargo del presidente Ignacio Comonfort con el recorrido de una locomotora de fabricación belga llamada "la veracruzana" sobre un tendido de vía con durmientes importados de Luisiana y vías de hierro importadas de Inglaterra.

Otro aspecto que influyó sobre el trazado de vía fue la intención de evitar la afectación a propiedades importantes, pues de esta manera se evitaría la indemnización a un mayor precio dado que sus dueños entablarían distintas demandas para obtener un precio justo o mayor por la cesión de su territorio. Por lo tanto, el despojo de tierras indígenas fue objeto del deslinde de tierras y la construcción del ferrocarril.

En el año de 1856, siendo presidente Ignacio Comonfort, otorgó a la familia Escandón una concesión para construir la línea de ferrocarril pendiente. Además, en el año de 1857 se inauguró el ferrocarril que iba de la Ciudad de México a la Villa de Guadalupe con una extensión de 11 km; sin embargo, no se concretó el desarrollo de la gran obra de infraestructura que conectaría al puerto con la Ciudad de México. Durante la intervención francesa la familia Escandón se vio favorecida por Maximiliano de Habsburgo para continuar con la construcción del ferrocarril ahora denominado Ferrocarril Imperial Mexicano; sin embargo, a la caída del segundo imperio el proyecto siguió inconcluso, y en 1869 el presidente Benito Juárez inaugura el primer tramo extenso de tendido de vía que



iba del ramal de Apizaco, Tlaxcala a Puebla. Esta vía contó con 47 kilómetros de construcción, y fue en el año de 1873 cuando el presidente Sebastián Lerdo de Tejada por fin inauguró el ferrocarril que une a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz.

A partir del anterior acontecimiento, las concesiones fueron para pequeños tramos, ya que eso posibilitaba más su realización, sumando entre 1837 y 1872, cuarenta y ocho concesiones, de las cuales nueve tuvieron efectos plenos, veintidós carecieron de ellos y diecisiete fueron declaradas nulas o caducas (D´Estrabau, 1986, p.10).

De esta manera el ferrocarril como innovación tecnológica impactó directamente en el desarrollo económico social y cultural, no sólo de México sino también en el mundo. Durante el siglo XIX el impacto sobre la economía en el uso del transporte ferroviario, permitió el traslado de productos agrícolas y primarios a los distintos sectores de la transformación, aceleró el crecimiento del comercio entre ciudades y países. En el caso del desarrollo económico se hace hincapié en la terminología de A. O. Hirschman (1961) de “backward linkages” y “forward linkages”, que hacen referencia a los efectos en el aumento de la producción de los sectores suministrados por el ferrocarril.

García de fuentes (1987) insiste en señalar que la importancia de las élites locales permitió que:

Las concesiones, otorgadas en los primeros años del Porfiriato o antes incluso, reflejaban intereses y capacidades regionales; al ser traspasadas a las grandes empresas determinaron que el trazo beneficiara ciertos territorios. Señala como casos representativos la construcción del ferrocarril interoceánico, que intentaba unir los puertos de Veracruz y Acapulco, sin embargo su recorrido se extendió

únicamente de Veracruz hasta Cuautla, Morelos, esto debido al intento de integrar las regiones azucareras con los distintos ingenios, de igual manera, El ferrocarril México-Toluca fue una concesión del Gobierno del Estado de México, en el que se construyó un tramo que iba de México a Cuautitlán, sin embargo, esta concesión se otorgó a la empresa del ferrocarril nacional para construir la ruta hacia Laredo Tamaulipas (p.140).

En el caso del impacto social en Estados Unidos durante el siglo XIX, existió un crecimiento constante en sus redes a lo largo del país ya que conectaba los distintos confines que abarcaban los extremos ubicados en los dos océanos; se interconectaron las personas y los negocios.

#### Mapa 1

*Sistema Ferroviario en el año de 1880*



Nota: Adaptado de La construcción del ferrocarril de México a Toluca [Mapa], por Margarita García, 1980.

Así, durante muchos años se consideró a este medio de transporte como un símbolo del progreso; de esta manera, se promovía su construcción y esto a la vez atraía la inversión extranjera a través de las concesiones en donde se entregaban subsidios por la construcción de kilómetros de tendido de vía además de exenciones impuestos, derecho de vía y periodos de hasta 99 años para mantener la explotación de las vías férreas. “En Estados Unidos en el periodo de 1865 a 1880 el poblamiento del oeste se intensificó por la instalación de líneas transcontinentales, la primera en 1869 y otras tres hasta 1883, lo que permitió el desplazamiento de grandes cifras de colonos a lo largo de esos itinerarios y la creación de varios estados nuevos” (Capel, 2007, p.7).

## Mapa 2

*Sistema Ferroviario en el año de 1884*



Nota: Adaptado de La construcción del ferrocarril de México a Toluca [Mapa], por Margarita García, 1980.

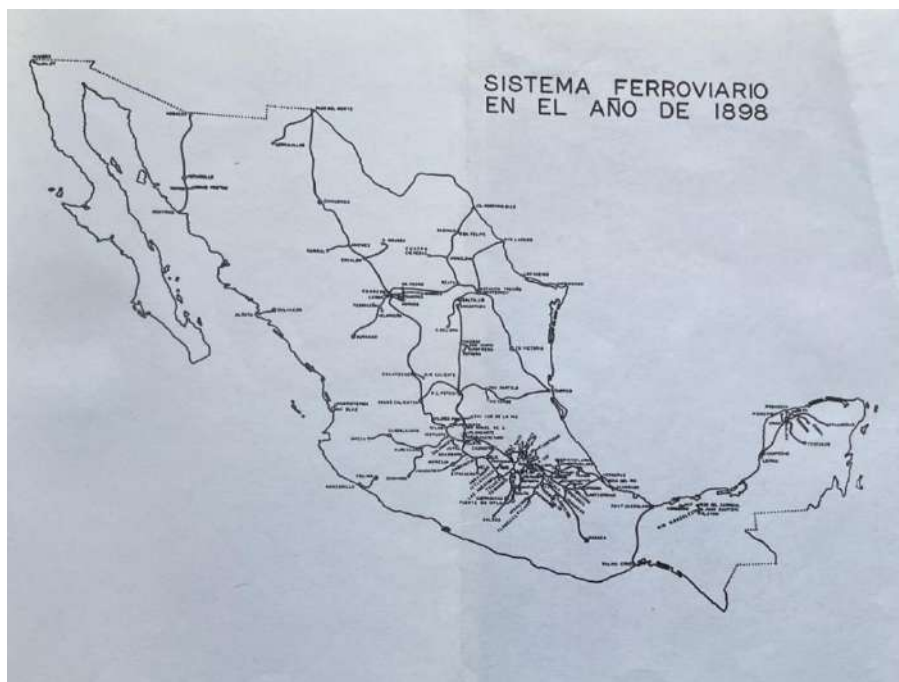
La importancia de estos ferrocarriles radica en que conectaron con distintos yacimientos mineros, y de la misma manera se desarrollaron plantas siderúrgicas. Lo anterior, significó la fusión de pequeñas empresas ferroviarias que circulaban en ramales, con los ferrocarriles de mayor extensión y capital. En 1908 surgen los ferrocarriles nacionales de México que integraba a otras empresas y competía a la par de 'El Ferrocarril Central Mexicano', que iba desde la Ciudad de México y por el tendido de vía, permitía la transportación de vagones hasta la ciudad de Chicago.

La dinámica ferroviaria transformó de manera radical la organización del trabajo, tanto en el campo como en la ciudad, dado que las distintas actividades se organizaban de acuerdo con los horarios de los trenes, así como las capacidades de almacenamiento y movilidad, surge una nueva organización administrativa que unifica las reglas horarias del ferrocarril a lo largo del país.

El negocio de los ferrocarriles en su calidad de medios de transporte consistió, desde su origen, en transportar a bajo precio los productos, llevando a las empresas ferrocarrileras a un rápido endeudamiento y a la quiebra, ya que las tarifas por ton/km en México eran tres veces inferiores a las de Estados Unidos (Gill, 1971, p. 15).

### Mapa 3

#### *Sistema Ferroviario en el año de 1898*



Nota: Adaptado de La construcción del ferrocarril de México a Toluca [Mapa], por Margarita García, 1980.

De esta manera, el ferrocarril, como símbolo, transformó a las distintas personas que han convivido a lo largo de la existencia de este, las narraciones durante el Porfiriato lo retratan como sinónimo de progreso, una extensa red ferroviaria se extendió a lo largo de la República Mexicana, llevando a la par viajeros, mercaderes y personas, a los puntos más importantes del país, son innumerables también los relatos en los que las distintas poblaciones observaban como una columna de humo atravesaba el antes apacible paisaje.

Durante el Gobierno de Porfirio Díaz, y de manera particular hacia el año 1898, la política ferroviaria se caracterizó por transferir las deudas de las empresas ferroviarias al estado; por lo tanto, el Ferrocarril Central, el Ferrocarril Nacional, el Ferrocarril Internacional, y el Ferrocarril Interoceánico fueron empresas donde el estado obtenía una

mayor participación. La mano de obra surgía desde el campo y por lo tanto se extendían aquellos lugares conectados por el ferrocarril donde se desarrollaban labores mineras, industriales, azucareras, cerveceras y todo tipo de Industria en general. El ferrocarril permitió el desarrollo industrial de ciudades como Monterrey, Toluca, Orizaba, Guadalajara y Yucatán.

#### Mapa 4

*Sistema Ferroviario en el año de 1910*



Nota: Adaptado de La construcción del ferrocarril de México a Toluca [Mapa], por Margarita García, 1980.

El nacionalismo creciente en México llevó a la administración de Díaz a poner la mayor parte de los ferrocarriles de la nación bajo control nacional a través de un plan que se ejecutó en 1909, que consistió en la fusión de las empresas Ferrocarril Central y la Ferrocarril Nacional, el cual creó una nueva corporación paraestatal denominada Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), con la finalidad de ejercer

control sobre las líneas de ferrocarril principales en el país, a través de tener la mayoría de las acciones en las empresas (Coatsworth, 1976, p.75).

Durante el Porfiriato se experimentó el crecimiento de las redes ferroviarias a una velocidad vertiginosa, y el ferrocarril constituyó el medio de transporte primordial, era una inversión de capital privado donde el gobierno tenía cierta participación; sin embargo, durante la revolución mexicana los ferrocarriles se convirtieron en el medio de transporte de tropas y armas a las distintas ciudades del país; no existieron inversiones ni hubo un mantenimiento adecuado del tendido ferroviario, dado que era objeto de destrucciones y construcciones continuas. El sistema ferroviario fue destruido por los ejércitos en pugna y por lo tanto se generó una deuda con las empresas extranjeras propietarias de los ferrocarriles, estas deudas fueron reconocidas por el Gobierno mexicano en el convenio De la Huerta-Lamont en el año 1922.

En México, durante el movimiento armado de 1910 las principales líneas férreas quedaron dañadas y rezagadas tecnológicamente, el control del ferrocarril significó el control de suministros de armas y hombres para la guerra; al terminar este período armado fue necesario restablecer la infraestructura dañada. Los anteriores puestos ocupados por los extranjeros fueron remplazados por mano de obra mexicana, surgió así una nueva clase de trabajador nacional, el ferrocarrilero al servicio de los ferrocarriles mexicanos. En el año de 1926 el presidente Plutarco Elías Calles entregó bienes ferroviarios a quienes presentaban los títulos de propiedad, pero con la crisis de 1929 se profundizaron las dificultades para reconstruir la infraestructura ferroviaria.

El ferrocarril se transformó en un elemento estratégico para el control de las poblaciones, y durante estos mismos años las distintas empresas extranjeras ferroviarias

que se encontraban en México observaron como un movimiento nacionalista se solidificaba y reclamaba el control de este medio de transporte.

Así al finalizar la revolución mexicana el ferrocarril fue nacionalizado mediante un decreto de expropiación del presidente Lázaro Cárdenas, estableciendo a los Ferrocarriles Nacionales de México como una compañía pública a partir del 23 de junio de 1937; este proceso concluyó 50 años después con la integración de las distintas rutas particulares que aún existían en el territorio.

El periodo comprendido entre los años de 1958 a 1959, fue un período convulso para los trabajadores ferrocarrileros, existieron luchas sindicales que exigían el reconocimiento de sindicatos autónomos fomentado además por una transformación simbólica del trabajo, en los años 60 se sustituyen un sinnúmero de locomotoras y por lo tanto se modifica la estructura laboral.

La nacionalización permitió que el ferrocarril permaneciera bajo la supervisión de los trabajadores a los cuales se les encomendó su correcta administración. Pero los años siguientes del periodo de nacionalización se caracterizaron por las dificultades financieras a los que se enfrentó la empresa ya que el tráfico de carga creció con una capacidad superior a la que costaba, por lo tanto, la empresa recurría en enormes subsidios y en un endeudamiento continuo.

Se creó a partir de entonces el imaginario donde existen ferrocarrileros de levita a bordo de los trenes, talleristas forjados durante el trabajo diario en los talleres de los ferrocarriles, existió así una clase trabajadora estrechamente ligada al ferrocarril, que era nacional, propia; en los talleres los trabajadores armaban las piezas y las elaboraban en



otros talleres, toda refacción se hacía a mano, este era el núcleo de los trabajadores de las máquinas de vapor, pues les otorgaban vida propia, significaban cada una de las partes su trabajo, les otorgaban nombres a cada una de las locomotoras, las familias se involucraban en este proceso, las mujeres llevaban a sus maridos los alimentos, los niños crecían en un entorno ligado al trabajo de sus padres, lo que les significaría acceder posteriormente a un puesto de trabajo, ya sea como chalancito, mozo o aprendiz.

El ferrocarril significó un sector estratégico debido a la capacidad de movilización de mercancías, así como por la conectividad con distintos puntos del país. Dada esta importancia los ferrocarriles nacionales de México otorgaban grandes garantías y beneficios a sus trabajadores debido a su naturaleza paraestatal.

En el caso mexicano existen dos momentos que considero trascendentales: un primer momento referido a la innovación tecnológica ocurrida en la década de 1960 que sucede con la sustitución de la locomotora de vapor por la locomotora diésel, mientras el segundo momento corresponde al año de 1999 cuando inició el proceso de privatización de la industria férrea. El primer momento se define como de innovación tecnológica y el segundo como innovación administrativa (bajo un esquema neoliberal); estos dos momentos producen un cambio significativo en el modo de vida de los ferrocarrileros mexicanos.

Durante los años 60 surgieron actividades parasitarias, ya que las locomotoras diésel no necesitaban la mano de obra de los talleristas, las refacciones se importaban y era difícil su reparación, de esta manera un gran porcentaje de personas involucradas quedaron adscritas a un trabajo sin realizarlo. Por otro lado, los tiempos en los trenes de pasajeros se modificaron, pues a mayor potencia de las locomotoras significaba

disminución de tiempos entre estaciones, tiempo que se empleaba para dar el mantenimiento a las locomotoras a vapor (agua; madera, etc.), así durante un largo período la vida en torno al ferrocarril se transformó paulatinamente, las actividades desaparecían una a una, propiciando conductas que llevaban al ferrocarril a ser inoperante en cuanto a la trasportación de pasajeros.

En los años ochenta se inició una tendencia mundial hacia la privatización de los servicios públicos del sector ferroviario hacia las concesiones a largo plazo, y el impulso de las compañías privadas normalmente constituidas en consorcios transnacionales, en los que participan instituciones bancarias y compañías nacionales.

Así durante los años 80 el gobierno de la república asumió la deuda ferroviaria, que se enfrentaba a una creciente obsolescencia, constantes subsidios y una disminución en el tonelaje de carga en referencia a otros medios de transporte, de esta manera en 1991 el déficit operativo de ferrocarriles nacionales era de 552 millones de dólares que correspondía el 37% de su funcionamiento. Los problemas radicaban en que existía una tarifa subsidiada y que no correspondía al costo original, una serie de estrategias operativas de los ferrocarriles que funcionaban con manuales anteriores a 1940, un exceso de trabajadores y un sindicato que no representaba los intereses de los ferrocarrileros.

En el caso del ferrocarril mexicano, el discurso privatizador de la década de los 90 surgió primero como una propuesta para mejorar la calidad y el servicio, así como la modernización del sistema ferroviario, que evidentemente había estado durante décadas en el abandono, el sistema de tren de pasajeros era ya ineficaz, se impulsó, entonces, una modernización en la infraestructura ferroviaria; fruto de ello fue el discurso de la ineficiencia

en el servicio propicio en términos formales para ofrecer concesiones con la finalidad de operar, explotar e impulsar el ferrocarril y de esta manera ser más eficiente.

La privatización del sistema ferroviario sucedió mediante concesiones, enmarcado en una lógica económica que intentaba sanear las finanzas, modernizar el sistema ferroviario a través de agentes particulares, sin embargo, a diferencia de lo sucedido con teléfonos de México, los Ferrocarriles Nacionales se dividieron en distintas empresas que conformarían monopolios regionales.

La privatización mediante el uso de concesiones de los ferrocarriles en México otorgó a los inversionistas extranjeros rutas, locomotoras y vagones para su operación, el modo de vida del ferrocarrilero se transformó drásticamente; una reducción de empleos, liquidaciones y jubilaciones forzosas propiciaron que familias enteras ligadas al ferrocarril cambiaran drásticamente sus actividades de la vida diaria; la privatización significó así la culminación del proceso nacional de los ferrocarriles.

Como consecuencia, varias divisiones existentes durante Ferrocarriles Nacionales de México se transformaron en rutas fragmentadas donde se privilegiaban las distintas conexiones y extensiones. Las empresas que resultaron posteriormente al proceso de privatización son: Kansas City Southern de México que antes era el Ferrocarril del Noreste y Centro de México, Lázaro Cárdenas a Nuevo Laredo, Monterrey, Toluca, Tampico y Veracruz; Ferromex, que se denominó ferrocarril del Noroeste entre ciudad de México, Guadalajara Mexicali, Cd. Juárez, Nogales Piedras Negras, Manzanillo, Zacatecas, Chihuahua. En servicio de pasajeros: Chepe (Chihuahua a Topolobampo) y Tequila express (de Guadalajara a Tequila); la conforman Grupo México y Unión Pacific Railroad; Ferrosur de México a Veracruz, y Chiapas; Ferrocarril y terminal del Valle de México Ferrovalle, que



anterior, permitió una renovación en el campo laboral y administrativo, la privatización trajo a la vez modernizaciones en el uso ferroviario, lo que significaba despidos masivos y jubilaciones forzosas. Por ello en los años 90 la privatización del ferrocarril sumado al cambio tecnológico reconstruyó las formas laborales, así como las relaciones existentes entre trabajadores, con la extinción de los Ferrocarriles Nacionales de México se modificaron las estructuras de la vida diaria de todos los trabajadores ferrocarrileros. El proceso mediante el cual se dio la privatización fue a través de la concesión a 50 años, para ello se fragmentaron las líneas de ferrocarril existentes, y de esta manera subastarlas a distintas empresas.

En la actualidad todas estas empresas funcionan bajo un esquema patronal en el cual la identidad ha sido trastocada, ya que las labores diarias se realizan como una actividad más, enfocada en la optimización de recursos y la administración eficiente.

## **1.6 Contexto Ferrocarrilero**

La iconografía y la construcción de identidades en el espectro ferrocarrilero, se basa en una serie de perturbaciones sociopolíticas que experimentó nuestro país a lo largo de su existencia, la idea de la modernidad era representada por las locomotoras surcando el paisaje a la vez que destacaba su penacho de humo sobre el cielo. A finales del siglo XIX el romanticismo en torno a este medio de transporte se reflejó en memorias de viajes, pinturas, noticias y algunas fotografías. Relacionando este auge con el período de gobierno de Porfirio Díaz, lo que significaba a la vez una revolución tecnológica que conectaba las principales ciudades del país.

La locomotora se convirtió en el ícono del progreso, debido a su velocidad e impacto que causaba a su llegada a las distintas poblaciones. Los presidentes que antecedieron a

Porfirio Díaz se encargaron de buscar distintas formas de financiamiento para el desarrollo de la industria ferroviaria, los trabajadores del ferrocarril adquirieron un estatus por arriba de otros trabajadores de la época. El ferrocarril es así un símbolo del ejercicio del poder pues representaba los principios ideológicos de la ciencia y el dominio del entorno.

De la misma manera, durante el inicio del siglo XX los distintos movimientos armados en el norte y sur de la República Mexicana se desplazaban en trenes, la tecnología era aprovechada para movilizar, armas, caballería, infantería mujeres y niños. En comparación, estos dos acontecimientos mostraban la reproducción de distintas inequidades entre la población, pues por un lado se mostraban aquellas reformas y estímulos para alentar la inversión extranjera y nacional, mientras que por otro lado quedaba desplazada la población que continuaba sumergida en la pobreza.

Estas inequidades se relacionaban estrechamente con el cambio tecnológico, pues debemos recordar que el ferrocarril en México surge como una empresa privada, que a su vez mantenía una relación estrecha con distintas empresas, mineras, madereras, petroleras, manufactureras, así como con distintas haciendas. Al mismo tiempo surgen nuevas poblaciones que se relacionaban con las actividades ferroviarias como Apizaco en Tlaxcala o Saltillo en Coahuila, y consolidan su presencia en ciudades como San Luis Potosí o Aguascalientes.

La innovación, la industrialización, el ferrocarril y la sustitución de importaciones permitieron que se consolidara una industria a gran escala tecnificada y moderna. De esta manera, se observa que las distintas obras industriales surgen como patrimonio cultural, en

el caso del ferrocarril es fundamental en nuestro proceso histórico pues a la fecha permanecen las acciones y procesos emanados de la interacción entre el tren y la población. Mantiene la variedad de significados ideológicos y culturales pues fundamentan sus acciones a través del pasado y el desarrollo de su trabajo, permiten desarrollar una identidad basada en los acontecimientos del pasado donde hombres, mujeres y niños encontraron en las actividades ferroviarias la oportunidad de desarrollar un compromiso con el trabajo y a la vez percibirlo como suyo. Y de esta manera apropiarse de una perspectiva particular del “nosotros”, desarrollando una historia relacionada al lugar, los objetos, el performance y a los rasgos compartidos. Halbwachs “tiene por soporte un grupo circunscrito en tiempo y espacio” es por lo tanto, una memoria articuladamente por los miembros de un grupo.

La identidad ferrocarrilera se basa en el apego a la comunidad desarrollada en las distintas estaciones, labores y familias que vivieron en torno a las estaciones, talleres, campamentos y vías del ferrocarril, acercándose a los grandes proyectos nacionales desprendidos de la nacionalización de distintas empresas durante el gobierno del General Lázaro Cárdenas.

De esta manera, vislumbran su pasado común a través de las vivencias compartidas, valores y creencias. Los ferrocarrileros se identifican como un ente en el que permanecen, pues aun siendo jubilados su pertenencia y extirpe es ferrocarrilera. Así aun cuando en distintos momentos de su vida se desempeñaron en otros oficios y profesiones, se perciben a sí mismos como el espíritu de las actividades del ferrocarril, pues asumen

que las labores que desempeñaron fueron importantes para preservar la memoria ferroviaria en la actualidad.

El discurso del testimonio de los ferroviarios oscila entre el desconcierto del ocaso del ferrocarril y el entendimiento de que la empresa se convirtió en un agente de actividades que iban en detrimento general de los afiliados. Se contraponen de la misma manera el sentimiento nacional de pertenecer a una empresa del estado que dio trabajo a miles de ferroviarios y que a la vez era el sustento de sus familias, y se contraponen con la visión de la completa “chatarización” de los ferrocarriles y su imperante necesidad de ser una empresa administrada por empresas particulares.

Los jubilados se enfrentaron al discurso de privatización emanado desde el gobierno de Miguel de la Madrid, que transitó durante el Gobierno de Carlos Salinas y culminó en el gobierno de Ernesto Zedillo, con el propósito de eficientar a los Ferrocarriles Nacionales. Así el objetivo de la privatización tenía como eje sustancial promover el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el país; crear un servicio con estándares internacionales de calidad; garantizar los derechos laborales de trabajadores; y realizar una venta que no significara un monopolio de particulares.

Así que durante los procesos de licitación, las empresas que ofertaron por las distintas líneas no cumplieron con las expectativas que inicialmente habían ofrecido, pues a consideración de los trabajadores jubilados las nuevas empresas no invirtieron en infraestructura y fueron desmantelando distintos ramales y desarticulando modos de vida, pues ciudades como Zitácuaro en Michoacán, Oriental en Puebla, Oaxaca en Oaxaca,



Cuernavaca en Morelos, Pachuca en Hidalgo, Guanajuato en Guanajuato y otras ciudades fueron eliminados sus rieles y por lo tanto sus recorridos.

El vínculo con el ferrocarril es la conexión fundamental entre el presente y el pasado del modo de vida, el reconocimiento del entorno inmediato con el patrimonio tangible e intangible es fundamental para entender el futuro, de esta manera los extrabajadores ferrocarrileros perciben que su situación actual es precaria, debido a lo escaso de las pensiones que les asignan ya que apenas les permite sobrevivir, de la misma manera se encuentran en una situación de “despojo” debido a que pueden convivir muy poco con el entorno del ferrocarril, pues no les permiten visitar o hacer uso de las instalaciones que son propiedad del sindicato. Consideran que el sindicato los ha abandonado, ya que su líder se ha destacado por permanecer durante más de 26 años en el poder ya ha sido acusado de manera constante por desvió de recursos, fraude y enriquecimiento ilícito.

En esta lógica, la privatización y por lo tanto la globalización ha creado en las distintas empresas nuevas identidades, en el caso de los trabajadores actuales de la empresa Kansas City Southern de México se observa empatía y agrado por la empresa, sin embargo, en el caso de los trabajadores jubilados insisten en no abandonar la cultura desarrollada por años y enaltecen el pasado y a la empresa Ferrocarriles Nacionales. Se percibe, sin embargo, cierta precariedad en cuanto a la cantidad de beneficios desarrollados a lo largo de los años, pues se percibe en el entorno ferrocarrilero desde distintos términos, los trabajadores actuales observan que es un trabajo más, donde se les entrega, casco, botas, overoles similares a los trabajadores de alguna fabrica, mientras que los trabajadores jubilados observan que su pertenencia es gremial, donde los distintivos propios de los

atuendos mostraban las actividades que desarrollaban, desde los paliacates rojos al cuello, los relojes de bolsillo con leontina y el traje azul marino. Existe de esta manera, una reelaboración de los elementos culturales que les permite diferenciarse de otros grupos. Así, algunos de los miembros se asumen como adscripción mientras que los demás están conscientes del entorno al que pertenecen. Para compartir algo se deben conocer los contenidos socialmente aceptados por el grupo y estar conscientes de aquellos rasgos que los hacen comunes.

Guillermo Guajardo (2010) alude que la crisis que presentaron los Ferrocarriles Nacionales no es un asunto nuevo, y que hay que rastrear los orígenes desde el Porfiriato debido a la propia naturaleza de nacionalización de algunas líneas durante este periodo, a ello le suma otros factores como: los daños ocurridos durante la Revolución Mexicana al sistema ferroviario; su nacionalización durante el período de gobierno de Lázaro Cárdenas; la administración obrera durante el cardenismo; los altos costos de operación; el aumento de la plantilla de trabajadores que sobrepasaban a los trabajadores requeridos; y el aumento de salarios de los mismos. Esto sumado al atraso tecnológico y la incapacidad para generar las condiciones de la capacitación obrera (debido al peso del Sindicato Ferrocarrilero que apostaba por otorgar puestos de trabajo a partir del tabulador y no desde sus requerimientos técnicos) hicieron que el sistema Ferroviario mexicano se mantuviera un constante declive de su infraestructura y capacidad organizativa.

Menciona que a partir del año 1925 inicia el deterioro general de la organización laboral, de la infraestructura ferroviaria y por lo tanto de su obsolescencia tecnológica que permanecieron en el olvido observado por los gobiernos federales posteriores e incluso el

movimiento obrero ferrocarrilero sin preocuparse en las consecuencias en la economía (Guajardo, 2010, p.125).

Estos impedimentos del desarrollo ferroviario en el país se observaron en la década del 90, sin embargo, la transformación administrativa y técnica del ferrocarril durante el periodo neoliberal inició en el año 1982, debido a la profunda transformación del país alejándose del modelo de sustitución de Importaciones, esta transición permitió que el Estado se alejará de las actividades productivas donde tenía participación, y se vendieron grandes empresas estatales como Teléfonos de México, Fertilizantes Mexicanos y Ferrocarriles Nacionales de México.

En 1983 inicia la eliminación paulatina de las trabas institucionales que evitaban que particulares intervinieran en las empresas pertenecientes al Estado, el sistema proteccionista de aranceles también fue desmantelado, así para el año 1985 México se adhirió al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT). De la misma manera, para la liberación económica durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari se busca crear una zona de libre comercio entre México, Canadá y Estados Unidos y en 1994 entra en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

Adicionalmente se modifican tarifas a los distintos servicios ferrocarrileros, como ferropuertos con la intención de competir con los precios establecidos en Estados Unidos y Canadá, de la misma manera privatiza otros servicios como la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (Concarril) en el año 1992 a la empresa canadiense Bombardier.

De esta manera, los ferrocarriles en medio de la emergencia económica mundial y nacional fueron una fuente de recursos para el Estado. Ferrocarriles Nacionales al igual que otras empresas del Estado se encontraban en profunda crisis, derivada del contexto económico nacional e internacional denominado el “Error de diciembre de 1994” así como los contextos políticos nacionales. El aumento de la deuda externa acrecentó la necesidad de la venta de Ferrocarriles Nacionales, aunque hay que considerar que fue en el año 1995 cuando se reforma el artículo 28 constitucional donde se consideran que los ferrocarriles no son un área estratégica del Estado y por lo tanto permite la concesión y privatización. Existía por lo tanto impedimentos económicos en los que el Estado se encontraba imposibilitado para mantener la infraestructura técnica y humana.

Los trabajadores ferrocarrileros sufrieron un duro revés al verse imposibilitados para continuar con su trabajo después de la reformulación de la estrategia económica dirigida al ferrocarril, existió un impulso en la renovación del parque de locomotoras, así como en el diseño de nuevas rutas de trenes de pasajeros que se mantuvieron hasta el año 1999, después de este año las distintas empresas que adquirieron las concesiones del ferrocarril se especializaron en el transporte de carga y solamente se mantuvieron los trenes turísticos de Creel a Los Mochis, Jalisco a Tequila y el tren Tijuana a Tecate.

A diferencia de Teléfonos de México que se vendió a un solo grupo, los Ferrocarriles Nacionales se concesionaron principalmente a tres empresas: Ferromex, Kansas City Southern de México (anteriormente Transportación Ferroviaria Mexicana TFM) y Ferrosur. De acuerdo con los trabajadores jubilados, los trenes de pasajeros desarrollaban una

importante labor social para agremiados y público en general, pues ofrecían tarifas económicas a lugares que en ocasiones eran inaccesibles.

La orientación económica de los ferrocarriles se orientó a la industria, exportaciones y la movilidad de carga en general. Por otro lado, se produjo una reducción de la oferta laboral que hizo que aquellos trabajadores con más de 30 años de servicios fueran considerados automáticamente candidatos para jubilación, mientras aquellos trabajadores que tuvieran menos tiempo laborando se les daría una liquidación proporcional al número de años que trabajaron y la posibilidad de reincorporarse con las nuevas empresas solamente a algunos de ellos.

Se quedaron atrás el modelo de sustitución de Importaciones y el corporativismo sindical, y de acuerdo a los extrabajadores ferrocarrileros, la clase trabajadora siempre se encontró en contraposición de intereses de los líderes sindicales, las cúpulas políticas, el partido político en el poder y los intereses extranjeros, por lo que sólo existieron un puñado de beneficiados con los cambios producidos con la privatización de la industria ferrocarrilera.

De igual manera, la inversión pública a los medios de comunicación terrestre priorizó la construcción de carreteras, manteniendo las vías ferroviarias con una estructura similar a la del Porfiriato. También hay que destacar que la resistencia sindical al cambio y a la innovación tecnológica ocasionó la pérdida de plazas y al mismo tiempo obstaculizó la capacidad de inversión para mejorar los mecanismos internos de comunicación y mejora del equipo rodante, y durante los procesos históricos de compra de equipo rodante desde

1926 a 1985 las autoridades de Ferrocarriles Nacionales compraron vagones de medio uso y en mal estado de empresas norteamericanas.

Ferrocarriles Nacionales de México fue una de las empresas que desarrollaron una fuerte identidad nacional, debido a la nacionalización en el año 1937 y a su extensión por distintas regiones del país. Dada su naturaleza, se le consideró una empresa de carácter paternalista pues mantuvo sindicatos fuertes y combativos durante la primera mitad del siglo XX, aun así, los trabajadores mantuvieron una extensa trayectoria laboral que se refleja aún después de ser jubilados. Mantuvieron durante su estancia laboral activa la cobertura de beneficios sociales.

## CAPITULO 2

### Mi Espacio Común

Cuenta mi madre que el primer viaje que hice en ferrocarril ocurrió cuando tenía cuatro meses de edad; lo que más recuerdo es que llevabas un cobertor blanco y un mameluco –menciona– además que no te molestaban los pitidos de la locomotora ni el sonido de las ruedas al pasar sobre los rieles, y que llorabas solamente si tenías hambre o querías que te cambiaran el pañal.

Cada vez que visitaba a mis abuelos al lado de mi madre, lo hacíamos a través del tren número 29, que corría de México a Uruapan, y era el único medio para llegar al poblado de La Higuera, que se encuentra en el municipio de Contepec, Michoacán.

Recuerdo que en mi infancia tenía la fascinación por viajar en el tren y me emocionaba más encontrarnos con otro tren de frente, sobre todo si era de pasajeros, me asomaba por las ventanas a saludar a las personas que iban en la dirección contraria. Recuerdo los olores de la comida, del paisaje y la sensación del viento que entraba por la ventana. Y así llegábamos a la casa de mis abuelos en temporada de elotes, que era mi recompensa final después de todo el trayecto: mi dieta con mi abuela consistía en elotes asados, elotes hervidos, esquites, tamales de elote, atole de elote, frijoles con elotes y así sucesivamente todos los días.

Cuando tenía cinco años, viajaba en el ferrocarril de pasajeros al lado de mi mamá. Nos sentábamos en los asientos que estaban asignados para la tripulación; aquellos que no nos conocían nos recomendaba levantarnos de esos lugares en los que estábamos sentados, dado que era muy común que corrieran a la gente que ocupaba esos lugares

situados en las esquinas de los vagones de pasajeros. Mi mamá solía decirles, “vinimos con la tripulación”, porque mi papá era Garrotero. Aún recuerdo que antes de arrancar el tren de la estación de Buenavista, él se acercaba a nosotros y nos daba un beso para después ir a hacer su trabajo, que consistía en realizar movimientos con sus manos para indicar que el tren estaba listo para partir. De igual manera se encargaba del buen funcionamiento de los vagones, los enganches con otros vagones y de los cambios de vía cuando el tren se encontraba de frente con otro tren.

Mi madre ligó su vida al ferrocarril y a un ferrocarrilero, al igual que sus 3 hermanos que entraron a trabajar al ferrocarril en los tiempos de Luis Gómez Z.<sup>2</sup> Ellos trabajaron en el ferrocarril gracias a la ayuda de unos tíos que trabajaban como peones de vía, esto les permitió acercarse a pedir una oportunidad para trabajar en un área donde pudieran desarrollarse y obtener un empleo digno. Ella se mantuvo al lado de mi padre hasta que falleció en el año de 1985, aunque se mantuvo al margen de la familia de él durante mucho tiempo pues la relación de mi padre con mi madre era una relación fuera del matrimonio. Así que mantuvimos discreción en las actividades familiares a expensas de los tiempos y formas que les permitieran mantener su relación.

Mi madre se casó nuevamente en 1989 con otro ferrocarrilero, ahora con un jefe de estación; así que a mis 11 años nuevamente mi vida se ligó estrechamente al ferrocarril. Con mi padrastro aprendí a usar el telégrafo, vender boletos, mandar remesas, documentar carga, dar la pasada de los trenes y aprender las suertes propias del telegrafista, vigilante eventual y jefe de estación. Durante este período vivimos en una estación de ferrocarril que

---

<sup>2</sup> Considerado un zar del ferrocarril, fue gerente general de Ferrocarriles Nacionales de México a quien se le atribuye menguar el patrimonio ferrocarrilero nacional.



se encontraba distribuida por cuartos para habitar, una cocina, así como una bodega y una oficina.

En este mismo período realizaba otros trabajos eventuales que un niño de mi edad podía hacer: hacía de cargador de paquetes cuando el tren de pasajeros llegaba, estibaba cajas de esferas en furgones y ayudaba a viejitas con sus cajas cuando bajaban del tren y caminaban a tomar el autobús. Al pensar en estos dos momentos trascendentales de la vida de mi madre y la mía, tengo la impresión de los recuerdos vivificados me generan confianza porque la comparto a la vez con familiares, y damos testimonio de la recreación en nuestra memoria.

No recuerdo cuándo fue el primer momento que me emocionó oír el silbato de un tren, ni cuándo fue el momento en que decidí que el golpe de las ruedas de metal me arrullaría durante mi infancia; supongo que esa falta de memoria se compensa porque fue el mismo ferrocarril que decidió arrullarme antes que yo se lo propusiera. El sonido del metal, el golpeteo de los vagones, el crujido de los durmientes, la vibración del paso del tren fueron recurrentes para poder ubicare en mi entorno.

En algún momento, vivir en un pueblo pequeño de no más de 500 habitantes te lleva a buscar pequeñas referencias que te orienten a lo largo del día, lo mismo sucedía cuando te mudabas a una población más grande, era inevitable la búsqueda de referencias. De esta manera yo sabía por el paso de los trenes la hora aproximada del día sin tener que mirar el reloj o el cielo buscando la posición del sol, aunque siempre existían variaciones en torno al tiempo de los trenes por cualquier retraso; sin embargo, cuando la mayoría de las personas se centran en el medio día, en el alba o en el ocaso yo me centraba en las 11:15, las 16:30 y las 23:45. Estos horarios me emocionaban y me mantenían al tanto de

lo que iba a suceder; cuando el tren de pasajeros de las 11:15 sonaba a la distancia mediante 4 pitidos largos de la locomotora, por ejemplo, sabía que sólo faltaban 15 minutos para poder salir al recreo de la escuela primaria donde yo estudiaba. Cuando el tren de pasajeros de las 16:30 hacía su aparición, sabía que era el momento en el que tenía que ver a mis amigos. Nos reuníamos en la estación del tren para poder jugar básquet en las canchas al lado de la vía. “Nos vemos en la cancha, llevan dinero para ‘echar la reta’,” nos decíamos unos a otros, y ahí nos quedábamos jugando hasta que oscureciera, cuando ya no podíamos ver con claridad nos refugiábamos en un vagón abandonado, que se encontraba entre la cancha y la vía del tren. Ese era el lugar favorito de todos los que éramos niños de ese pueblo.

Por ello, el ferrocarril aún sigue presente en mi vida, a pesar del hecho de que rompí temporalmente el vínculo en el año 2004 cuando dejamos la estación de ferrocarril en que vivíamos, y nos mudamos a un departamento lejos del paso del tren. El pasado ferrocarrilero de mi familia y mi experiencia al lado del tren me conducen nuevamente a relatar la experiencia del ferrocarrilero a través de mis dos padres. Buenaventura es mi padre biológico, mientras que Gustavo es mi segundo padre, y retomó la historia de ellos contada por sus familiares, mis tíos, tías, y primos para construir una narrativa en torno al ferrocarril, que se verá nutrida en el trabajo de campo con la experiencia de otras familias ferrocarrileras.

Durante la inmensidad de la noche, el ruido de la locomotora y los vagones anuncian el camino que se ha trazado. No existen nociones antiguas del ferrocarril más que en la memoria; el ruido siempre presente de las ruedas que, de forma dispar, chocan contra los rieles es la misma memoria que impregna el sentido del ser del ferrocarrilero, y es ese

objeto material que involucra a lo que viajan y a los que lo observan en un pasado que se pierde como el tren de la noche a la distancia.

Cada uno de estos momentos se vincula con el espectro del otro, del ser, a través de la relación entre la memoria y el actuar; se nutre a la vez de una misma historia, personal a través de la materialidad que se construye en la vida diaria, la vida del trabajo, la vida ligada a los sonidos, los olores, las experiencias y la memoria misma. Se evoca a través de cada elemento un pensamiento cada uno, desde su trinchera, cada quien, en su lugar de trabajo, todos estos objetos ligados al mismo lugar común: el ferrocarril.

## **2.1 Así Partía el Tren de Pasajeros**

Sobre el riel se van construyendo historias, historias en permanente movimiento que oscilan en varios viajes y se enganchan cual vagones en cada una de las experiencias, donde el andar del viaje inicia con un grito<sup>3</sup>: ¡Vamonooooos! Es el grito característico de los ferrocarriles de pasajeros. Buenaventura, el primer garrotero a bordo, sabía esta letanía y la repetía cada vez que el tren número 29 partía de alguna de las estaciones de su recorrido. Así el tren dejó la antigua estación de Buenavista con destino a Uruapan, Michoacán en un trayecto de 24 horas aproximadamente, siempre que no ocurriera un accidente o una demora.

Con la primera parada en Tacuba ya se podía adivinar qué sucedería durante el trayecto: un desfile de experiencias, sabores y personalidades habituales, al llegar a la

---

<sup>3</sup> Esta descripción corresponde a dos partes clave, por un lado, una narración de mi persona y por otro lado se nutre de otros fragmentos de entrevistas a familiares y ex trabajadores ferrocarrileros.

estación se encontraban dos puestos de atole y tamales, tomando en cuenta que las mañanas son frías a las 7 de la mañana, un atole y un tamal hacían la mejor combinación para entrar en calor. “A esa hora toda la gente va encamorrada”, cuenta Columba (Bolaños, 2018). Todos los que subían en Buenavista escogían los mejores lugares para ir durmiendo durante parte de la mañana, hasta llegar a Salazar o a Toluca, que era cuando el clima ya favorecía las actividades.

Al dejar la estación de Tacuba, se percibía el olor de la refinera de Azcapotzalco, y los acompañaban además varios vagones tanque que transportaban crudo hacia la refinera. La estación de Naucalpan anunciaba la llegada al Estado de México; a partir de ese momento el tren tomaba la forma de una romería donde se mezclaban los sabores y olores característicos de un viaje de tantas horas. Los pasajeros esperaban la llegada a la estación Rio Hondo, que se encuentra en el municipio de Huixquilucan, en esa estación subía Don Javier, famoso por sus tacos de canasta y por la escasa higiene con la que trataba la comida. Así, cuando Don Javier subía la gente esperaba ansiosa para degustar tacos de longaniza, huevo cocido, arroz, chicharrón, nopales y frijoles. Los servía con la efusividad propia de un taquero de años en el oficio, destreza para servir, cobrar, entregar el cambio y rascarse la entrepierna todo en un solo movimiento.

Al mismo tiempo era el momento ideal para el auditor para cobrar el pasaje y cortar boletos; este a veces acompañaba a Don Javier, ya que entre los dos se prestaban cambio para dárselos a los pasajeros. Al llegar a la estación de Salazar subían dos señoras que llevaban carpas para ofrecerlas a los viajeros-comensales, así seguía el recorrido hasta llegar a la estación de Toluca, donde subían las primeras señoras del recorrido que ofrecían tacos dorados y tortas de jamón, “las hacían todas feas como las del chavo”, refiere Columba, lo mejor era esperarse hasta Ixtlahuaca porque ahí subían las “Marías” a vender

mole de guajolote y pulque; además las daban en unas tortillas enormes hechas a mano, no había necesidad de platos, con las tortillas se las ingeniaba uno para ir comiendo (C. Bolaños, 2018).

Una de estas “Marías” se llamaba Rita; ella era hábil para viajar en el tren, pues a la vez que llevaba sus jarras de pulque, los vasos, también llevaba a su niño de brazos echado en la espalda, se mostraba fuerte y evadía a los pasajeros entre el vaivén de los vagones. Entre los trabajadores del ferrocarril cuentan que es una de las pocas mujeres que había subido sobre el techo de los vagones y saltaba de uno a otro cuando el tren estaba en movimiento. También cuentan que una vez Rita llegando a Bassoco, -que es donde bajaba para esperar el tren de regreso y conseguir más pulque-, comenzó a beber con otra señora de nombre Josefina y así estuvieron bebiendo pulque durante unas 5 horas; cuando el tren de la tarde que viajaba rumbo a la Ciudad de México anunciaba su llegada, Rita tomó sus cosas y rápido subió al tren. Todo iba con normalidad hasta que llegando de regreso a Ixtlahuaca se dio cuenta que no traía a su hijo en la espalda, así que se puso a buscarlo. “Estaba desesperada la pobre; lo bueno fue que conocía a la gente que iba en el tren y también a los Jefes de Estación, por lo que supo que su hijo lo estaba cuidando Josefina, que lo había olvidado cuando ella subió al tren” (C. Bolaños, 2018).

Cuando el ferrocarril llegaba a la estación Tultenango, era el momento idóneo para que todos los comerciantes bajaran y tomaran el tren número 30 para regresar el mismo día. En ella se encuentran algunas vendedoras de pulque, y se surtían de más mole de guajolote, tortillas y algunas, pulque. Aguardaban en la estación durante media hora para emprender el trayecto de regreso.

La romería comienza de nuevo, sólo que esta hora, a las 16:00 el hedor a gente se empieza a apoderar del tren. En este trayecto se encuentran muchas personas que transportan pan de Acámbaro, Guanajuato, los baños situados en cada extremo del vagón ahora huelen a sucio, lo mismo las personas que durante todo el trayecto de camino desprenden sudor de su cuerpo y les llega a escurrir sobre la frente, muchos de los viajeros ya presentan los primeros estragos de las cervezas y pulque que han consumido. La luz tenue del día se desvanece en sentido contrario al ferrocarril, se despide de éste a través de la larga línea de metal tendida sobre el suelo. Es este trayecto de regreso cuando Buenaventura ayuda a Rita a subir sus garrafas de pulque en la estación de Bassoco, no sin antes desaparecer por un momento atrás de la estación, donde no lo observan devorar un litro de pulque en un jarro de barro.

La vida en el ferrocarril permitía construir sociedad; es decir, se generaba un estilo de vida solidario entre los diferentes actores, y a la vez el tren era una oportunidad para las personas de distintas comunidades para acceder al mercado. Esta es una experiencia o estilo de vida que el viaje en tren generaba entre los pasajeros y los trabajadores.

Los trenes de pasajeros contaban con personal que se desempeñaba con distintas actividades: los trenes número 29 y 30 estaban integrados por una locomotora, un furgón para carga grande, dos vagones exprés, un vagón de correo y cinco vagones de pasajeros. En ellos se encuentran situados de adelante hacia atrás un maquinista y un chalán, el agente de correos, dos agentes exprés, un garrotero al inicio de los vagones de pasajeros, un agente de publicaciones, un auditor, un garrotero al final de los vagones y un conductor, quien representa la máxima autoridad dentro del tren.

De éste último era de quién se escondía Buenaventura, no se les tenía permitido beber durante el trabajo. Ante tal hazaña lo que realizaba Buenaventura requería una sincronización permanente: tenía que bajar a la altura del primer vagón de pasajeros con debajo de movimiento de coordinación de pies, ya que requería una bajada que no implicara que el movimiento arrastrara debajo de los vagones al garrotero. Una vez hecho esto corría hacia donde se encontraba Rita para ayudarle a subir sus garrafas de pulque, después corría hacia atrás de la estación mientras el tren se ponía nuevamente en marcha. Al ir acelerando sólo se veía cómo Buenaventura calculaba el paso de los vagones y al beber el litro de pulque un hilo se desprendía de sus bigotes. Se tomaba del último vagón en la última puerta para subir casi en completo movimiento. Nunca faltaba la expresión de alguna señora que pensaba que lo dejaban en la estación.

Durante el recorrido de la tarde-noche, existían nuevas actividades para los trabajadores, que se encargaban de ayudar a mantener el orden en los vagones ya que la gente viajaba entre bultos, comida, y demás gente buscaba lugares para poder sentarse, aunque fuera un momento. Esto lo hacían entre los pasillos, en medio de los asientos o se recargaban sobre los pasajeros que iban sentados, donde en ocasiones se transportaban en el interior perros, gatos y animales pequeños que la gente subía a escondidas para no pagara el servicio del vagón exprés. Algunas de estas personas ya eran conocidas por lo que, el personal del tren en ocasiones no les decía nada.

El ferrocarril es como una familia, mucha gente viajaba a diario y conocía a las personas que trabajaban ahí. Cuando el maquinista era Tránsito Herrera, por ejemplo, ya sabíamos que si el tren iba retrasado él iba a hacer todo para recuperar tiempo. Eso hacía que la gente se tuviera que bajar hasta delante de las estaciones porque iba tan rápido que no se alcanzaba a parar; a veces lo hacía con tan poco

tiempo que ahí tenías a la gente que no alcanzaba a bajarse brincando del tren y las demás personas aventándoles sus bultos que traían ya cuando el tren estaba en movimiento. (Briseño, 2018).

Tránsito Herrera tenía la fama de acelerar trenes porque apenas iba tarde y recuperaba el tiempo. Los garroteros tenían su apodo. Por ejemplo, Buenaventura era conocido como el “pajarito”, porque imitaba unos 20 tipos de canto de las aves, además que decían que tenía buena voz, aunque otros compañeros lo conocían como “Veguita”. También tenía admiradoras de más de 60 años pues bajaba a ayudarles a las viejitas para que subieran a los vagones y les decía: ¡ándenles mamacitas súbanle que ya nos vamos! Además, era conocido otro maquinista al que le llamaban el “villano reventón” ya que tenía un bigote pronunciado como el personaje de una campaña de chicle de los años 80. A él lo conocían por mal encarado, pero quienes realmente lo conocían decían que tenía un buen corazón. Un agente de publicaciones era conocido como el “gato”, él era huraño, “carero” pero era muy ágil para burlar todos los obstáculos que había en los vagones, porque se deslizaba entre las orillas de los asientos, brincaba señoras, evadía golpes de borrachos y no se le derramaban los refrescos o cervezas que llevaba<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> La narración “El itacate y el agente de publicaciones” de Genaro Fernández MacGregor del libro *El río de mi sangre* (1969) rescata el papel del agente. Una de las atracciones de los viajes de antaño era consumir el “itacate”. Las señoras preparaban un refrigerio sabrosísimo que colocaban entre bordadas servilletas dentro de canastas de mimbre de dos tapas: arroz, pollo frito, huevos duros, papas cocidas, encurtidos, tortas compuestas de frijoles refritos y otros guisos; “guajolotes” que consistían en una o dos enchiladas metidas en una pieza de pan. La sencilla comida sabía a gloria, tal vez sazonada por la excitación del viaje y por el movimiento del tren.

Para la chiquillería y aun para algunas personas mayores, otro atractivo era el agente de publicaciones con su mercancía. Recorría el tren, de uniforme azul y de cachucha, con su canasto en el que llevaba golosinas: dulces, barras multicolores de menta, chicles, cajas misteriosas rellenas de caramelos entre los cuales había “sorpresas”, ya un anillo o una cadenilla de reloj o un prendedor, etcétera, todo de ínfima calidad, pero suficiente para despertar la curiosidad y el deseo. También vendía periódicos y libros, una literatura singular que comprendía las novelas de Hugo Conway, las de las señoras Wood y Carolina Invernizio, y la inevitable historia de azabache.



De esta manera se tejen las redes del ferrocarrilero, entre gente, comida, vagones de metal, convivencia entre la gente, en consonancia con lo que menciona Fraser (1993):

El hecho es que desde hace años ya la historia oral se ha deshecho de la noción de que las fuentes orales sirven sólo para reconstruir "hechos" históricos es el propio escepticismo incluso al extremo de desechar el contenido algunos investigadores han llegado vivencia de las fuentes concentrarse en los símbolos, los estereotipos o mitos representados por el testimonio y su forma de narración (p. 132).

El ferrocarrilero se construye en este sentido a partir de la vida cotidiana, relatada por el partcipe y por los demás narradores que lo rodean.

Por ello se rescata el sentido de la historia oral como un procedimiento establecido para la construcción de nuevas fuentes para la investigación histórica, de acuerdo con Benabida (2015)

Basándose en testimonios orales recogidos sistemáticamente a través de entrevistas, a partir de métodos, problemas y parámetros teóricos concretos. Así, el posterior análisis de este tipo de fuentes implica el reconocimiento del marco teórico y metodológico en el que éstas se construyeron (p. 91).

Este procedimiento permite que la historia oral sea construida de forma artificial a diferencia de la historia formal, pues la base de la construcción es la oralidad y las interpretaciones de las personas involucradas en el fenómeno.

La importancia radica en los aportes que le otorga el trabajo con fuentes orales a la investigación histórica. En este sentido, Benadiba (2015) menciona que existen cinco ventajas:

1) complementan la información aportada por las fuentes tradicionales; 2) aportan más información sobre el significado de los acontecimientos que sobre los acontecimientos mismos. De esta manera, el testimonio oral se transforma en una fuente muy valiosa que representa las maneras en las que los individuos y las sociedades han extraído un significado de las experiencias pasadas. Cuando el entrevistado recuerda, lo hace “desde el presente”, por lo tanto, ese recuerdo no se relaciona necesariamente con lo que vivió; 3) Transforman la práctica de la historia y del trabajo del historiador, ya que en el contexto de la entrevista el testimonio le agrega “su” interpretación del pasado, desafiando el lugar del historiador y socializando la práctica de la historia; 4) Cuestionan la idea de que “el pasado ya pasó”. Con la recuperación de los testimonios orales se puede analizar cómo el pasado está presente en las prácticas cotidianas y cómo influye en la manera de pensar y de actuar en el presente; 5) Representan un desafío diferente para el historiador ya que, al participar como entrevistador en la construcción del testimonio oral, su presencia queda impregnada en la fuente (p. 92).

## **2.2 Encuentro Entre Buenaventura y Gustavo**

En el año de 1951 el tren número 30 se detuvo en la estación de Maravatío, Michoacán. Era tal vez junio o julio, ya que eran los meses calurosos, y en esta estación el tren hacía parada durante diez minutos ya que había mucha mercancía

que se cambiaba de vagón al tren número 33 que partía de Maravatío a Zitácuaro. En este proceso subían muchos vendedores a los vagones a ofrecer chayotes y garbanzos cocidos, pan, agua de limón con chía, cocadas, dulces y tacos de canasta. La tripulación bajaba a comer a los puestos que se instalaban alrededor de la estación; había tacos de guisado, gorditas, caldos de pollo y una gran variedad de alimentos. Buenaventura bajaba a echarse sus tacos de guisado; los que más le gustaban eran los de arroz con huevo cocido. En una de esas ocasiones se le acercó un niño gordito y blanquito que siempre andaba con una camisetita y sin calzones. Se trataba del hijo de unos de los cargadores de la estación que ayudaban a pasar las mercancías de un tren a otro; se acercaba, y la tripulación le ofrecía al niño de más o menos 4 años tacos de guisado, y en una de esas Buenaventura le pregunta al niño su nombre. Me llamó "Gus", respondió. Buenaventura lo miraba fijamente y en tono de guasa le preguntaba al niño sin calzones, "¿cómo se llama eso que tenía ahí abajo?" "Pipiolo" contestó el niño, y toda la tripulación y la señora del puesto y la demás gente se rieron por la respuesta de "Gus" (C. Bolaños, 2018).

## Imagen 2

*Buenaventura Vega Martínez*



Nota: Fotografía del álbum familiar de Sergio Vega (2016)

Gus, o “Gusito”, o el “Pipiolo” se llamaba José Cirilo Gustavo Briseño Mondragón; era hijo de José Manuel Toribio Briseño y hermano de siete, tres hombres y cuatro mujeres. Gustavo se inició en la vida ferrocarrilera desde su infancia; su hermano mayor Augusto era ya un reconocido telegrafista de la estación de Acámbaro, por lo que a los once años se llevó a Gustavo como “chalancito” para enseñarle las bases del oficio. Toda la familia se insertó en distintos puestos del ferrocarril: unos lo hacían sobre los trenes (trenistas) o sobre estaciones (cables) o sobre las vías (peones). La familia se insertó dado que reconocían que trabajar en el ferrocarril daba estatus por sobre otras actividades realizadas; era una meta, una aspiración. De ahí que el ferrocarril integraba a las generaciones de las familias a través de una inserción laboral continua.

### Imagen 3

*Gustavo Briseño Mondragón*



Nota: Fotografía del álbum familiar de Sergio Vega (2016)

Gustavo estuvo al lado de su hermano hasta los 17 años, edad suficiente para ser segundo telegrafista de una estación de 2ª Clase.<sup>5</sup> Este proceso le llevó un aprendizaje de 6 años, durante los cuales su hermano Augusto lo reprendía como si fuera su padre: le pegaba al no realizar correctamente las cosas, y al no aprender a diferenciar las letras del telégrafo, al no lavar la ropa de ambos, al no preparar bien la comida y en ocasiones sólo porque sí o bien Augusto estaba borracho. Así la oportunidad de ser telegrafista lo llevó a la estación de Tarandacua, Guanajuato. Ahí estuvo trabajando durante dos años. Las

---

<sup>5</sup> Las estaciones de ferrocarril se dividían en tres clases: la 1ª Clase eran estaciones de poblaciones grandes y estaciones terminales; la 2ª clase eran estaciones de poca importancia, poblaciones pequeñas atendidas por un jefe de estación o un telegrafista; la 3ª clase era una estación de un techo, un vagón en desuso y eran puntos intermedios entre estaciones de 2ª.

tareas propias del telegrafista eran recibir las órdenes e instrucciones del Despachador<sup>6</sup>, para lo cual mediante el telégrafo comunicaban la hora de pasada de trenes o bien la duración de un tren en una estación. Esta actividad requería dar cuenta del número del tren y locomotoras que lo conducían, la pasada del tren era también conocida como la señal “OS” y consistía en una frase como la siguiente: OS Maravatío, (se espera en la línea hasta que el despachador contesta: adelante Maravatío) OS del tren número 29, dos nueve, locomotora 8492, ocho cuatro nueve dos, hora de llegada 14:25 una cuatro horas dos cinco minutos, hora de salida 14:35 una cuatro horas tres cinco minutos, adelante. Después de dar el OS el despachador<sup>7</sup> confirmaba los datos y confirma enterado.

---

<sup>6</sup> El despachador es el telegrafista principal, que calcula la distancia y tiempo entre los trenes, coordina todos los trenes de carga y pasajeros, así como las cuadrillas de peones de vía, los armoniza de manera que no ocurran accidentes y choquen entre ellos.

<sup>7</sup> En el relato: Despachador de trenes, David Gámez Menchaca (FNM, 1996) David menciona que el ferrocarrilero se hace con la práctica. Detrás de un escritorio todo mundo hace maravillas, pero en el campo es donde se demuestra sí efectivamente se aprendió, yo siempre he admirado al trenista, es más quise ser trenista, pero mi familia no me dejó. En aquellos tiempos desgraciadamente no había otro medio de trabajo; en el pueblo donde yo nací no había ni siquiera secundaria. Así que saliendo de la primaria empecé a trabajar en ferrocarriles como vigilante de transportes. Fui oficinista, bodeguero, boletero, ayudante de jefe de estación, telegrafista. Después me examiné como jefe de estación, luego de despachador de trenes y ya tengo más de cincuenta y tres años en esto.

#### Imagen 4

*Estación Maravatío*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2022)

Este proceso ocurría con todos los trenes y se hacía con gran precisión, ya que era importante sincronizar los trenes para que no ocurrieran accidentes. En el relato *Catástrofe en Sayula*, que se encuentra en el libro *Me llamaban el Coronelazo* David Alfaro Siqueiros (1977) relata la historia de un choque de trenes.

A mediados de 1915, me parece, se produjo en México posiblemente el más terrible descarrilamiento en toda la historia del país y quizás uno de los descarrilamientos más tremendos de todos los que ha habido por el mundo.

Teniendo las fuerzas de la División de occidente al mando del general Manuel M. Diéguez que trasladarse por tierra desde el estado de Jalisco hasta el estado de Sinaloa, primera gran escala en su ruta hacia Sonora, esto es, un recorrido de algo más de mil kilómetros, se acordó por primera vez en toda la

campaña de la División señalada, y seguramente en lo que, respecta a todas las fuerzas del Noroeste, que las mujeres no hicieran el recorrido a pie con las tropas. Las mujeres deberían embarcarse en Manzanillo y para el objeto era indispensable trasladarlas por ferrocarril desde Guadalajara y otras poblaciones del estado de Jalisco que se encuentran más al sur de la capital de ese estado.

Como el traslado debería hacerse con la mayor rapidez posible, se formaron, según recuerdo, algo más de diez trenes bien cargados de mujeres y niños, exclusivamente. Naturalmente, las soldaderas no se mueven, además sin sus perros y pericos. Se dio la orden de partida y con los plazos necesarios empezaron a salir todos los trenes, así llegó el primer tren hasta la gran subida llamada de la cuesta de Sayula. Sin duda es esta una de las cuestas más pronunciadas que existen en las líneas ferroviarias de México. En esa época las locomotoras no pudiendo quemar petróleo, habían sido adaptadas para quemar madera e inclusive madera con alambradas de púas, porque este combustible era arrancado por los mismos soldados de las bardas laterales a las vías. Es de suponerse que el poder de aquellas locomotoras no era suficiente. Por otra parte, los trenes estaban recargados. Todo eso hizo que, retrasándose los trenes más adelantados, se adelantaran los que venían atrás, produciéndose así un acumulamiento en la zona de la pendiente.

Y así sucedió lo inevitable: el primer tren, aquel tren ultrarretacado, como todos los demás, que ya habían conseguido llegar hasta las proximidades de la parte más alta, se *chorreó* como dicen los ferrocarrileros en su caló propio, es decir, se fue para atrás arrastrando consigo a la impotente locomotora. Y en rosario espantoso, vino precipitando a los demás, que eran todos, hacia el plano de abajo.



Con varias horas de retardo, llegamos la mayor parte del estado mayor de la División, respondiendo así a los angustiosos llamados de socorro que se nos hacían por telégrafo.

El espectáculo no podía ser más horrible. Serían aproximadamente las nueve de la noche, es decir, ya había plena oscuridad. Los trenes, precipitados hacía, abajo se habían amontonado en un hacinamiento de fuego sumamente reducido. Algo más de ochocientas mujeres con el equivalente mexicano de niños, y de niños de soldados y soldaderas se estaban quemando vivos (Alfaro, 1977, pp.215 - 216).

Gustavo al cumplir los 25 años ascendió en el escalafón del ferrocarril; en este escalafón se requería tener contactos, pero además estar capacitado y llevar una carrera impecable. El Jefe de estación era una posición apreciada, y se decía en los pueblos que había tres figuras importantes: el cura, el cacique y el Jefe de estación.<sup>8</sup> Además de ser ampliamente reconocido entre los miembros del ferrocarril el Jefe de estación adquiría nuevas responsabilidades: debía tener una trayectoria de telegrafista, debía tener capacidades administrativas ya que parte de sus actividades consistía en vender boletos a los pasajeros, documentar la carga que iba a ser transportada en los vagones exprés, también elaborar el papeleo en caso de documentar vagones con carga total. Gustavo se convirtió en Jefe de estación de Paranguitiro, Michoacán, una pequeña estación ubicada entre Uruapan y Pátzcuaro. En esa estación solamente estuvo medio año, él pidió un cambio para ocupar el mismo puesto en una estación que estuviera más cercana a su

---

<sup>8</sup> Al Jefe de Estación se le consideraba en alta estima, debido a que representaban los ideales de progreso y modernidad, además que en dichas estaciones mantenían el control sobre varias personas a su cargo, esto quedaba resaltado por una conducta ética que mantenía influencia sobre las tomas de decisión dentro de las comunidades.

familia en Michoacán, así que de esta manera llegó a Los Lirios, situada a 20 minutos de Maravatío por tren.

Gustavo era bien parecido, y en un pueblo tan pequeño inmediatamente llamó la atención de las mujeres de ahí, por lo que en las tardes después de que pasaba el último tren a las 18:00 se encontraba atrás de la estación en una tienda donde vendían cervezas y “amargos” que eran licores preparados con hierbas de la región que en ocasiones son bebidas medicinales o bien para curar la resaca. Al lado se encontraba una panadería, por lo que después de las 19:00 las muchachas salían a comprar el pan, y a platicar con los muchachos que se reunían ahí. “Las pláticas más largas duraban diez minutos, y sí se tardaban más de eso los papás regañaban y en ocasiones golpeaban a las muchachas”, afirma Columba (Bolaños, 2018), emocionada por recordarlo.

Columba era una muchacha de quince años, hermana de nueve, cinco mujeres y cuatro hombres. En un pueblo tan pequeño ella y sus hermanas veían al igual que las demás a los ferrocarrileros como buenos partidos para casarse por su amplio reconocimiento en las localidades donde trabajaban. María Lucía era una de sus hermanas que contaba con 18 años. Las dos salían por el pan con la intención de poder platicar con Gustavo – “aunque sea un ratito”-, de esta manera después de dos meses María Lucía se hizo novia de Gustavo, por lo que se convirtió en la envidia de todas las muchachas del pueblo, incluida Columba.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> El método biográfico es utilizado para llegar a la obtención de narrativas vitales lo más complejas posibles, sin embargo, hay que señalar que las indicaciones realizadas sobre las primeras etapas de encuesta y análisis son comunes para cualquier tipo de investigación que utilice los documentos personales como base de conocimiento (Pujadas, 1992, p. 60).

Después de dos años Gustavo se fue de la estación Los Lirios, y obtuvo el puesto de Jefe de Estación suplente de Maravatío, puesto en el que duró un año. En ese año que estuvo en Maravatío se casó con mujer que conoció cuando ambos eran niños y le gustaba, de nombre Carmen, “y pues mi hermana se puso triste y yo también con ella, pues pensamos que se iban a casar después de que duraron un rato de novios”, menciona Columba (Bolaños, 2018).

### Imagen 5

*La higuera (Los lirios)*



Nota: Adaptada de La Higuera [Fotografía], por Los lirios, 2022, Facebook

<https://www.facebook.com/LaHiguera>

Gustavo se divorció al poco tiempo; su matrimonio sólo duró dos años porque su esposa lo dejó por otro ferrocarrilero, y Gustavo, después de estar ese año en Maravatío y cumplir con la suplencia, se fue a una estación llamada Nuevo Urecho,

que se encontraba más allá de Uruapan. La estación estaba ubicada en la línea que corría de Uruapan a Lázaro Cárdenas, en la parte llamada “tierra caliente” cerca de la población de Ario de Rosales (G. Bolaños, 2018).

En muchas ocasiones los amores de los ferrocarrileros eran así, con gran movilidad, ya que mantenían una imagen de “guapos”, “trabajadores” o al menos “simpáticos”; así en muchas ocasiones establecían relaciones sentimentales en cada comunidad que visitaban.

Nuevo Urecho era un pueblo pequeño, lleno de conocidos. “Ahí fue donde Gustavo empezó a tener problemas con la bebida; después de que su esposa lo dejó, se divorciaron y pues se deprimió mucho” (G. Bolaños, 2018). La gente del pueblo lo iba a buscar porque él tenía un trabajo estable; la mayoría de las personas eran campesinos y otros eran comerciantes, por lo tanto, él podía invitar las “charandas”. Gustavo contaba cómo una vez viendo la pasada del tren que arrastraba tómbolas que transportaban vigas de metal hechas en Lázaro Cárdenas, y acompañado de sus amigos de “trago”, vieron como el tren comenzaba a descarrilarse enfrente de ellos. Al principio pensaron que sólo se movían por lo borrachos que estaban, y no fue hasta que empezó a tronar la vía todo que empezaron a correr, unos se tropezaban y se tenían que jalar, por poquito les toca. “Lo bueno de todo eso es que venían furgones llenos con maíz, que se reventaron y pues toda la gente incluyendo a Gustavo empezaron a recogerlo después de que pasó el descarrilamiento” (G. Bolaños, 2018). La responsabilidad de los accidentes se determinaba a través de peritajes, y formaban parte del idilio de la vida del ferrocarrilero.

## Imagen 6

*Estación Acámbaro*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2022)

Gustavo también trabajó en la estación Salazar, que se encontraba en La Marquesa. “Ahí duró poco tiempo, porque no le gustaba el frío, aunque ahí en su pileta tenía carpas que luego vendía. Gustavo pidió su cambio a la estación de Salazar ya que ésta se encontraba más cerca de la Ciudad de México” (C. Bolaños, 2018). Trabajar cerca de la Ciudad de México o de ciudades como Guadalajara o Monterrey brindaban mayores posibilidades de crecimiento, ya que las estaciones centrales eran más remuneradas y mantenían relaciones comerciales más amplias. Sin embargo, al ser codiciados estos puestos optó por un cambio a una estación igual de pequeña que Salazar que se encontrara entre la Ciudad de México y Maravatío, y de esta manera llegó a la estación de Bassoco.

La estación de Bassoco se encontraba en medio de una población que no iba más allá de los 500 habitantes. Era una comunidad pequeña originada por una ex hacienda del

mismo nombre, y en ella había ancianos que habían trabajado en la hacienda; de la misma manera se encuentra enclavada en la zona Mazahua: por un lado, se encuentra el pueblo de Santa María Canchisdá, y por el otro lado, flanquea la comunidad de San Francisco Tepeolulco. Bassoco, se encontraba además en el paso de las carreteras que conducían a Morelia a través del municipio de El Oro de Hidalgo, la desviación hacia Temascalcingo, y hacia otro extremo a la Ciudad de Toluca por la vía de Atlacomulco. Esta situación estratégica de la pequeña comunidad le permitía que tuviera una afluencia constante de pasajeros hacia la ciudad de México, carga exprés constante debido al envío de artesanías mazahuas a Ciudad Juárez, al igual que crisoles de barro para distintos laboratorios del país elaborados en Santa María Canchisdá, esto sin olvidar los furgones enviados a Boston, E.U. con esferas elaboradas en Tlalpujahuá, Michoacán.

#### **Imagen 7**

*Estación Bassoco*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2022)

En Bassoco se encontraba a la vez un campamento de peones de vía que mantenían el buen estado de las mismas, y al finalizar su jornada, que usualmente era desde las 7:00 hasta las 13:00, se reunían para beber pulque con Josefina la pulquera del lugar. Las jornadas de trabajo de Gustavo usualmente acababan a las 16:15 después de informar el OS del tren número 30; después de ese momento los peones y el jefe de estación bebían pulque, y cuando este se acababa se reunían en la tienda de “Doña Cholita” a tomar algunas cervezas o bien “amarguito” o “chiva” (bebidas de alcohol de distintas hierbas mezcladas con anís). Otras veces también se ponían a tomar los borrachitos del pueblo junto con ellos; ellos se ponían abusados antes de la llegada de los trenes 29 y 30 porque en ocasiones que había carga de exprés y ayudaban a subir la carga y ahí les daban sus 200 o 500 pesos, con eso iban con Josefina o Cholita y se los gastaban todo, al rato ahí veías a los chamacos llevándose a sus papás todos briagos a sus casas (C. Bolaños, 2018).

A todos los trabajadores de las estaciones de 2ª y 3ª les pagaban a través del “tren pagador”, que consistía en una locomotora, una pipa de agua, un furgón, un cabús con soldados que resguardaban el dinero, el vagón pagador y otro cabús al final. El método de pago era simple: en cada estación el tren se detenía hasta que todos los trabajadores de esa estación cobraban. En las estaciones donde había cuadrillas de peones, la locomotora se desganchaba junto con el vagón pipa para distribuir agua en la cisterna común de los peones. Esto era esencial porque con el agua repartida se llevaba a cabo el lavado de ropa, el aseo de la casa y en ocasiones para el uso de los baños (esto no ocurría con frecuencia ya que el método más común en las cuadrillas de peones era el uso de letrinas).

En fechas especiales como el día del ferrocarrilero les entregaban a los trabajadores un estímulo monetario para celebrarlos, y en navidad se les daban distintos regalos que



iban desde un calendario hasta relojes de cadena que se repartían a través de los últimos números de la lotería. De la misma manera “los pagadores” fuera de estas dos fechas realizaban rifas de relojes y equipo de lujo, ya sea cadenas, lámparas o trajes a la medida con tela “importada”, esto generaba ilusiones entre los trabajadores pues los premios se lucían durante las horas de trabajo.

El pago ocurría cada 15 días sin importar que el día de pago fuera en sábado o domingo, y el tren demoraba de acuerdo con las circunstancias del lugar, ya que había estaciones como Bassoco donde se reunían los jubilados para cobrar su pensión. Todos los trabajadores y jubilados tenían que subir este vagón pagador (que era un vagón de pasajeros en desuso acondicionado para esta tarea). En muchas ocasiones los jubilados eran ayudados por los ferrocarrileros más jóvenes pues los escalones del vagón resultaban muy altos para sus cansados cuerpos.<sup>10</sup>

### **2.3 Ferrocarril, Asunto Familiar**

El entorno ferrocarrilero permeaba la manera de interactuar, la vida diaria en aquellos lugares por donde pasaba el ferrocarril mantenía elementos comunes de la organización gremial; por otro lado, las características geográficas y culturales de cada

---

<sup>10</sup> Ángel Elías Castro Díaz narra en por pura casualidad Oficinas. (FNM, 1993) que: Un domingo de febrero de 1941 inicié mi carrera como trabajador ferroviario: hice mi primer servicio como mensajero en una oficina de Matías Romero, Oaxaca. Tenía casi dieciséis años; era tan joven que cuando fui a cobrar el pagador no me quería pagar. Finalmente me pagaron tres pesos de aquel entonces, tuve la fortuna de que como por esos días se celebraba el santo patrono del lugar el mensajero que tenía asignado ese turno no llegó y me buscaron para sustituirlo. Fue por una casualidad, y quién me iba a decir que seguiría en ferrocarriles para toda la vida. Ya antes había empezado a practicar telegrafía, así que eso sirvió para que perfeccionara mis conocimientos. Fui ayudante en talleres, empleado de carros en oficinas, bodeguero, empleado de reclamos, aprendí taquigrafía. Llegué a desempeñar casi sesenta categorías distintas en los cincuenta años que trabajé.



región permeaban las formas de interactuar entre los miembros, se formaban lazos de convivencia enmarcados por la infancia, los aconteceres diarios, las amistades y el medio.

Buenaventura y Gustavo compartían la esencia del ferrocarrilero similar a la de miles de trabajadores, en la que el mote de “chalancito” o “mocito” era común para referirse a los niños que se involucraban en las actividades cotidianas. Ejemplo de ello es la historia personal de Ernesto Hernández (1996) Córdoba que en la obra *Testimonios Ferrocarrileros* relata parte de su historia de vida:

Los inicios de mi niñez fue ligada al ferrocarril, donde en Orizaba llevaba las viandas puntualmente a la hora de la comida a mi padre quien trabaja en los talleres, los más jóvenes llegaban de chalanos o mozos para que se les enseñara el oficio en los talleres, que podían ser diversos de acuerdo a la especialidad, hace referencia a que muchos de los maestros se negaban a enseñarle a los mozos, y otros tantos sin ningún empacho mostraban sus conocimientos para que los demás los aprendiesen “... me mandaron con un mecánico de sueldo especial de nombre Emigdio Ochoa, era alto, meticuloso y muy calmado en su trabajo; me enseñó mucho. Usaba un bigote bien cuidado y cada rato se retorció las puntas... era hasta cierto punto simpático, y lo más chusco me sucedía cuando me decía: Mira Ernesto me agradas porque eres trabajador, honrado respetuoso y obediente; bien se nota que supieron educarte. Además, me convienes porque eres chaparrito y donde tú no alcanzas yo sí alcanzo, y donde yo no quepo tú cabes (p.4).

El trabajo no se encontraba exento de aconteceres personales, ciudades y núcleos importantes de la estructura ferroviaria se nutrían de la convivencia cotidiana y establecían lazos de parentesco, era común el matrimonio entre familias ferroviarias; por lo tanto, existía

un nexo vinculado a la tradición permeada por la costumbre y las actividades diarias. Estas relaciones permitían la transmisión de saberes propios del ferrocarril que la familia identificaba como el uso del silbato de las locomotoras. Cuando Antonio Balderas trabajó en Ferrocarriles Nacionales relata la importancia de la vida al lado del riel, y en la obra *Estirpe Ferrocarrilera* (FNM, 1993) se plasman historias y experiencias de otros ex trabajadores como él:

El ferrocarril me viene de tradición. Tenía dieciséis años cuando entré a los talleres de Nonoalco como ayudante auxiliar. Era 1947. Mi padre fue maquinista nada más que no me metió directamente a similares de locomotora. Quiso que me iniciara en el taller para que conociera los trenes desde el principio. Pero ahí sólo estuve cuatro años el resto del tiempo lo pasé en locomotoras. Me jubilé con cuarenta y tres años de servicio y ya trabajando en máquinas diésel. Llegué a manejar más de noventa carros con seis unidades, es decir hasta ciento veinte carros.

Recuerdo cuando mi padre salía de Buenavista; en ese tiempo, por 1940, había casa redonda –estaba más o menos a la altura de donde ahora se localiza la estación, todo eso era el patio. Él siempre trabajó en un tren pulquero. Para iniciarse; el tren daba dos silbidos largos; eso indicaba que ya iba a partir. Pasaba el crucero, el puente de Nonoalco y a la altura de donde está Cuitláhuac empezaba a silbar-, las máquinas tenían unos silbatos de bronce muy sonoros, se oían muy bonito, y se quitaba el sombrero en señal de despedida de la virgen que estaba por ahí. Al llegar a la Villita hacía lo mismo, y no volvía a sonar el silbato más que cuando lo señalaba el reglamento: en los cruceros y a la salida; no hacían mal uso de él (p.15).

De esta manera, se plasman espectros emocionales del modo de vida de los ferrocarrileros, que son tan amplios y numerosos que resulta imposible dar cuenta de todos ellos, denotan procesos generacionales significativos donde trabajadores de distintas áreas laborales crean lazos de amistad, hermandad y familiares.

Guillermo es hermano de Columba y el sexto de nueve hermanos. Cuando era un niño llegó a conocer a Buenaventura, ya que el tren de pasajeros que pasaba por Los Lirios, que era el lugar donde creció toda su familia; era común verlo como parte de la tripulación regular. Trabajar en el ferrocarril significaba la oportunidad de obtener un empleo favorable, estable, digno y que además proporcionaba status, y lo identificaba en Buenaventura. Sin embargo, Guillermo no estaba interesado en trabajar en el ferrocarril pues consideraba que era muy difícil acceder a un trabajo sin pertenecer a una familia de extracto ferrocarrilero. Así que tomó la decisión de partir a la Ciudad de México en busca de oportunidades, tomó el tren que pasaba por Los Lirios y viajó hasta Buenavista.

En una comunidad rural, las oportunidades de trabajo eran limitadas, así que él al igual que sus hermanos y hermanas hicieron lo que otras familias: emplearse en la plomería y albañilería en el caso de los hombres, y sirvientas en el caso de las mujeres. La excepción familiar era su hermano mayor, Magdaleno, quien comenzó a laborar en ferrocarriles desde 1968; sin embargo, no mantenía una relación de confianza con él. Guillermo permaneció trabajando en construcciones y obras dentro de la ciudad durante 5 años. Durante este lapso, comenzó a preocuparse porque no lograba obtener estabilidad laboral, y en el transcurso de esos años decidió que le pediría una oportunidad a su hermano para ingresar a ferrocarriles a través de una recomendación familiar; así en el año de 1980 ingresó al área de Básculas con sede en la estación de Pantaco.

Obtener un empleo en Ferrocarriles Nacionales cuando no existe un vínculo familiar con algún trabajador resultaba complicado; para ello debían ir a Buenavista a entrevistarse con los representantes del sindicato ferrocarrilero, quienes después de llegar a un acuerdo o “pequeña trampa” revisaban una lista de los ferrocarrileros en activo y buscaban a algún trabajador con apellido similar para ligarlo como un antecedente familiar. De esta manera Magdaleno y Guillermo formaron parte del gremio ferrocarrilero; cuando Guillermo reflexiona sobre el “Bolaños” por el que ingresaron considera que existe la posibilidad que fuera un primo segundo ya que por la región de Contepec, donde vive la familia Bolaños, abunda dicho apellido.

El ascenso y movilidad que se lograba en ferrocarriles consistía en dos mecanismos esenciales: los “contactos” y el trabajo realizado, los ejemplos de trabajadores que se movían de un área a otra eran constantes, Magdaleno inició como peón de vía, donde realizaban trabajos considerados como de mayor desgaste físico y menor ingreso económico. En este sector existían trabajadores que no sabían leer ni escribir, y sus actividades cotidianas sólo les exigía el trabajo físico constante. Magdaleno logró culminar el tercer año de primaria -el grado máximo de la escuela de su comunidad- se desempeñó como peón de vía en la región de Teoloyucan y Huehuetoca, y esto le bastó para pedir su movilidad al sector de Básculas, que se encontraba en los talleres de Pantaco en la Ciudad de México. En esta estación se encuentran los talleres más grandes del centro de la República, al igual cuenta con un patio enorme donde se concentran los vagones de carga provenientes de distintas latitudes; son aproximadamente 15 kilómetros de vía divididas en 19 secciones y pueden albergar 380 vagones.

Fue en esta estación donde Magdaleno ingresó al taller denominado básculas. Según Guillermo, Magdaleno no tenía la menor idea de cómo funcionaba una báscula, pero

la perspicacia y la voluntad de aprender le permitieron aprender el oficio lo que le permitió ascender hasta ser jefe de los talleres de básculas. “Guillermo entró a trabajar ahí gracias a que su hermano trabajaba en los ferrocarriles y después de él también ingresó a trabajar el menor de los nueve hermanos, Refugio” (G. Bolaños, 2018).

Las relaciones familiares, los compadrazgos y amistades eran claves para laborar en el ferrocarril, sustentaban a su vez, formas primarias de relación donde los trabajadores se involucraban entre sí, constituían nuevas relaciones y solidificaban la identidad ferroviaria.

Guillermo antes de entrar a básculas ya conocía a Buenaventura y a Gustavo, a los dos por separado pero a través del trabajo que realizaban en ferrocarriles, Buenaventura era conocido por sus andares a bordo del ferrocarril de pasajeros, al ser garrotero era encargado de verificar que las personas ascendieran y descendieran de los vagones, correteaba a las “viejitas” para que abordarían los vagones, les permitía llevar gallinas y guajolotes en el área de pasajeros a “cambio” de un taco de mole, chayotes e incluso pulque. A Gustavo lo conoció cuando llegó a trabajar la estación de Los Lirios y ahí anduvo “de novio” con su hermana María Luisa. Cuando Guillermo ingresó a Básculas le permitió establecer una relación de iguales ante los dos, dado que el trabajo en su área le permitía viajar por todas las vías ferroviarias del país, y disfrutaba de ello.

Su centro de operaciones estaba en los talleres de Pantaco, ahí se concentraban los materiales que les permitía reparar y equilibrar las básculas de las ciudades más importantes del país, que eran ciudades capitales o bien ciudades con gran movimiento mercantil.

Cuando entré a trabajar al servicio de básculas, me tocaba barrer, y de ahí fui ascendiendo, iba subiendo escalafones hasta que me dieron el cargo en 1993, cargo de un carro tara<sup>11</sup> para verificar las básculas, eran vagones que tenían una raya amarilla, ese era el carro tara, que pesaba 70 toneladas, su tara era de 21 toneladas, así que tenía 49 más de peso, para que diera el peso, era de lo que ahora es la Profeco, ese era para verificar las básculas de alta capacidad de ferrocarriles (G. Bolaños, 2018).

Para Guillermo el área de talleres y el de básculas formaban parte de un todo donde realizaban distintas actividades que iban más allá de las simples actividades cotidianas, de acuerdo con el lugar que ocuparan los trabajadores en el escalafón realizaban actividades como barrer, apretar tornillos, quitar rieles de las básculas, torneear y demás diligencias. “Siempre me gustó estar ahí, pues había mucho ambiente y camaradería, había de todo, había trago y había responsabilidad” (G. Bolaños, 2018). Recuerda las veces que llegó a encontrarse a Gustavo en algunas de las estaciones donde trabajó. Cuando llegaban a encontrarse quedaban de acuerdo para que el carro tara permaneciera un día más en la localidad, esto permitía que se fueran a tomar a alguna tienda o cantina.

---

<sup>11</sup> El carro tara era un vagón cerrado y sellado que mantenía un peso constante, servía como contrapeso para calibrar las básculas de otros vagones y así saber el peso total de la carga.

## Imagen 8

*Motor de vía*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2022)

Recuerda que cuando Gustavo trabajaba en la zona de tierra caliente de Michoacán por el rumbo de Apatzingán, acostumbraban a tomar aguardiente, cerveza o charanda; pasaban toda la noche escuchando música en la estación y contando los “chismes que acontecían con la familia y los conocidos”. De la misma manera recuenta las ocasiones donde en el trabajo cotidiano se integraban distintos inspectores y supervisores.

Muchas veces como traíamos los carros del inspector que esos pertenecían a la Profeco, era en esos entonces la Secretaría de Industria y Comercio, pues a veces tocaba que la bienvenida, unos alcoholes, tenían que entrarle a lo mismo que uno,

los inspectores no eran de ferrocarriles, ellos eran dos, nosotros éramos unos cuatro, y eran al principio muy estrictos, y a la larga les volteábamos uno, les aplicábamos la ley del hielo y solitos se fueron 'afamiliando', tenían que entrarle hasta para lavar trastes (G. Bolaños, 2018).

Existía una relación entre la camaradería, las relaciones familiares, y los estímulos en el trabajo, los horarios laborales permitían el pago de horas extra, así como el pago de viáticos, cuando estas jornadas se extendían más allá de los horarios establecidos, se establecía el pago de horas dobles y triples de acuerdo a las actividades realizadas. Para Guillermo lo más pesado de trabajar en básculas eran las viguetas, que son estructuras que sirven para sostener puentes, en una fosa de 2.50 de profundo por 20 de longitud que era donde pasaba el carro encima, eran de 4.8 pulgadas de fierro dulce, no acero.

Entonces eso media la báscula, tenía como otros 6 metros, pero si era de 24 por 8 de puente e iba debajo de la estructura, para que diera la altura, así hacíamos la báscula arriba iban los rieles. La vía se mide en pulgadas 56 y media, 1.50 en centímetros, ese es el centro de vía, servía para que no salieran rodados los vagones, eran como techos lo que mide es el interior de la vía 56 y media pulgadas es lo que mide la vía interior, es una medida estándar, para que no haya variación (G. Bolaños, 2018).



### Imagen 9

*Placas, clavos, fijadores y durmientes de vía*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2022)

A Refugio todos en los talleres le decían Cuco. Guillermo se hizo cargo de él en calidad de ayudante:

Cuco se hizo mi chalán cuando nadie lo quería por lo mismo que era borracho, ¡pues mándenme al Cuco pues ya qué! pero sí trabajaba, pero cuando tomaba no hacía caso y ahí lo tenía que reportar, no fui “hojaldra” pero si faltaba un chingo, en ese tiempo no había teléfono, ni como hablarle y ya de repente ya estaba en otro lado, en otro estado, en cambio yo pensaba el ferrocarril ni es mío, yo cumplía con lo mío porque hay gente que la andaban buscando para cosas del trabajo, siempre, hablaban a Veracruz, oiga no anda el mecánico y ahí me hablaban y tenía que

comunicarme a México con mi hermano, porque él era ya jefe en Pantaco en el taller, él mandaba toda la gente, yo llegando aquí se me quitaba el mando, ya las órdenes eran de Magdaleno (G. Bolaños, 2018).

La relación de Guillermo con Buenaventura fue escasa, eran contadas las ocasiones que se encontraban y mantenían pláticas prolongadas, esto debido a la diferencia de aproximadamente 20 años entre ambos, y además que las actividades que realizaban en el ferrocarril eran en áreas distintas. La relación existente era de cierta desconfianza, debido a que Buenaventura era una persona casada. Su hermana Columba, aun así, lo recuerda por sus acciones cotidianas y el uniforme azul que era propio de la tripulación de los trenes.

Para Guillermo los viajes eran esenciales, era la base del ferrocarril ya que se transportaban personas y productos a distintos lugares, y era más entretenido para él cuando realizaba estos viajes debido al trabajo, en los trayectos podía jugar baraja y cuando los viajes eran largos no existía ningún problema si se emborrachaba, debido al ocio en otras ocasiones jugaba a aprenderse el nombre de las estaciones por las cuales iba pasando al igual que los ramales existentes. Recuerda el trayecto de la Ciudad de México a Felipe Pescador o Durango, en el que las largas distancias le hacían memorizar un sinnúmero de estaciones incluyendo su kilometraje y línea férrea. Conseguir mapas sobre las rutas era como obtener un pequeño tesoro, al igual que conseguir costales de lona donde se transportaban monedas de distintas denominaciones.

Sobre Gustavo recuerda de manera particular las ocasiones en que iba a revisar las básculas que se encontraban en la estación de Bassoco. Cuando partía de la Ciudad de México realizando revisiones rutinarias, los hacía durante varios días, cada cierto número de estaciones el tren que lo llevaba iba deteniéndose según el número de básculas y la

capacidad de estas para su adecuada revisión, así que, al llegar con Gustavo, le esperaba junto con Columba. Ahí, se reencontraban para comer, saber cómo se encontraban los familiares y conocidos, ya también se les mandaban saludos, veían películas y tomaban cerveza.

Cuando terminaba la hora laboral de Gustavo era cuando salían a la tienda cercana llamada “Cholita” donde vendían un licor tradicional elaborado con anís y hierbas denominado “amargo”. Era una variedad similar a la bebida que venden en la región de El Oro, Estado de México al que denominan “chivita” y como cualquier licor de este tipo se decía que servía para la digestión, para aliviar dolores, para prevenir la gripa, para mantenerse en calor, para los cólicos menstruales y demás bondades que aparecían con el tiempo y la suma de experiencias.

Guillermo y Gustavo solían platicar sobre los infortunios del trabajo, además de las experiencias de los viajes y en ocasiones contraponían sus puntos de vista aludiendo a una disputa entre el trabajo en “tierra” o “arriba” en los vagones. Cuando tenían hambre iban a unos portales pequeños donde se encontraba la casa de la “comadre Nachita” quien preparaba mole de guajolote todos los días, además de enfrijoladas, enmoladas, tortillas a mano, arroz rojo de cazuela. Se podría decir que había comida de “fiesta” todos los días.

Nachita era famosa por preparar el mole siempre de manera tradicional, desde la selección de ingredientes, secado, tostado y molido, ella con ayuda de dos muchachas más, preparaban los alimentos y lo hacían con más ahínco cuando se acercaba el día sábado, que era el día de plaza en Bassoco. Cuando esta ocurría, era común que comieran mole y a la vez compraran medio litro de pulque con doña Josefina, y este medio litro se convertía en al menos 3 litros para cada quién. Esta dinámica permitía la convivencia y a la vez

desempeñar el trabajo, existía un compromiso y un reconocimiento en la figura del ferrocarrilero, sin importar cual fuera la actividad que realizara.

La convivencia diaria también creaba enemistades, esto sucedía principalmente por las actividades cotidianas, cuando la responsabilidad de una actividad recaía sobre la labor de otros trabajadores. También era común que las peleas sucedieran cuando bebían juntos, en ocasiones solamente eran palabrerías, y en otras ocasiones los golpes eran la solución.

Guillermo menciona que a Cuco lo castigaban continuamente; lo castigaba el sindicato un mes o dos meses sin trabajo y sin paga en cambio a él solo lo castigaron una vez cuando entró a Ferrocarriles. En ese año aún trabajaba como plomero y “toda su banda” se encontraba trabajando por el rumbo de Atizapán; para él ésta era su familia, así que después de entrar a ferrocarriles decidió trabajar la plomería durante un mes, cuando se presentó nuevamente, ya contaba con una orden de castigo. En ese momento tuvo que elegir entre su “banda” o los Ferrocarriles, decidió quedarse en un trabajo fijo y ese se lo brindaba su hermano Magdaleno en Pantaco. Aprendió su especialidad en el Valle de México; entonces ya había puestos.

Gustavo y Guillermo en una ocasión bebieron en horario de trabajo. Beber en horarios de trabajo era una práctica común en Ferrocarriles, siempre y cuando se cumplieran con las actividades y no sucedieran percances. Así que era común que trabajadores de vía durante el transcurso de su jornada laboral bebieran pulque a la hora del almuerzo y cuando su jornada se acercaba a la tarde comenzaban a beber con mayor ímpetu. En muchas ocasiones estas cuadrillas de trabajadores regresaban a bordo del “motor” y el “armón” cantando y bebiendo. Lo mismo sucedía con los trabajadores a bordo de los trenes, pues existían distintas estaciones donde los trabajadores y vendedores de

cervezas y pulque quedaban de acuerdo con la intención de “reabastecerse” para continuar en el trayecto del tren.

Telegrafistas y jefes de estación también acostumbraban beber; más lo hacían cuando se acercaba el final de su jornada laboral, y antes de que esta terminara ya se encontraban “entonados”. Cuando ocurrían las sanciones por beber en horarios de trabajo eran de acuerdo a la gravedad de la falta cometida: la menor consistía en una amonestación, después las suspensiones por 3 días, una semana, 15 días y hasta un año. En ocasiones cuando existían faltas muy graves debido a cualquier causa, Ferrocarriles Nacionales despedía al trabajador, pero era el sindicato el que se encargaba de reincorporarlo a su trabajo. Existía de esta manera, estabilidad laboral ante cualquier imprevisto.

A Guillermo al igual que muchos ferrocarrileros le sorprendió la noticia de su liquidación, se rumoraba la venta de Ferrocarriles Nacionales, pero no sabían con exactitud cuándo sucedería, así que el 5 de noviembre de 1996 se enteró que ya no trabajaría más ahí.

Me tocó liquidación el 5 de noviembre del 96 estando yo en Barroterán, Coahuila cuando me llegó la noticia, estaba pidiendo una máquina para cortar un riel que estaba topando con la báscula entonces hablo a Guadalajara para que mandaran una máquina por allá y cuando me llega la noticia, regrésese porque está liquidado, yo y otro que se llama Alberto. Yo ya estaba previendo, ya se sabía, sobre aviso no hay engaño, es que era una vida ya muy como de perro, sólo uno, te alejaban más y sólo querían que estuviera reportando uno, la cosa ya no había forma de comunicarnos como ahora, ¿cómo me comunicaba si no me daban ni un radio?

Todo eso ya estaba, me cargaban mucho la mano al último porque ya no había gente, te dejaban toda la chamba, el sueldo era el mismo y las responsabilidades más. Yo quería salir con un sueldo tabulado para cuando me jubilaran, era lo que buscaban varios compañeros, pero ya no lo respetaron. Después de ahí tuve que regresar todo a Guadalajara, nos fuimos mi hermano Cuco y yo, a él lo dejé en Irapuato y yo me fui hasta Guadalajara, ya me regresé con más calma, al cabo ya estaba liquidado, ya no contaban el día ya no iban a pagar, fui y entregué todo el equipo que traía a mi cargo, Cuco era mi chalán; después de que entregué todo y ya me sellaron, ya entregué todo y dije: vámonos ya (G. Bolaños, 2018).

Era común que durante este periodo, los familiares que trabajaban en el ferrocarril al igual que los conocidos hablaran sobre su futuro en Ferrocarriles Nacionales, la comunicación era más frecuente, debido a que existían todo tipo de rumores, que iban desde el despido masivo sin considerar la antigüedad en el trabajo, la compra por “japoneses” de los ferrocarriles, la compra de Ferrocarriles por parte de Salinas de Gortari, hasta los que afirmaban que no pasaría nada, ya que consideraban que su trabajo era esencial.

De acuerdo a Guillermo la bonanza del ferrocarril se acabó en el momento en que la empresa funcionaba con números rojos.

Carga había, cuando yo estuve en Nuevo Laredo, entraban más de mil furgones de Estados Unidos diarios, ¿cuánto viene ganando cada furgón? Por ejemplo, cuando Gus estaba en Bassoco, los vagones de esferas estaban cobrando tres millones (antes de 1993) que iban a Massachusetts, le hicimos la cuenta lo que le ganaban de lo que ganaban los garroteros a la frontera, con un media vagón pagaban todo el

personal hasta la frontera, ¿cuánto se ganaba ferrocarriles? Yo comprobé otras tranzas que hacían cuando agarré un carro báscula en Orizaba, Veracruz, en una estación que se llama Molino, siempre alteraban el peso de las básculas (G. Bolaños, 2018).

Cuando Gustavo trabajaba en Bassoco se percató sobre irregularidades que existían en el embarque de productos de los jefes de estación anteriores de esferas navideñas, embarques que se realizaban durante todo el año y eran la principal actividad de carga que existía en esa estación. Al revisar las cuentas en los libros administrativos se percató que se registraban menos furgones en comparación con los recibos emitidos por Ferrocarriles a la empresa fabricante de esferas. Estas acciones eran comunes en las distintas estaciones. El robo de mercancía era una actividad constante a diversas escalas, y estos actos ocurrían al interior del ferrocarril, así como por agentes externos al mismo, lo que generaba contubernios y exigencias por grupos de trabajadores para que se les asignara su “mochada correspondiente”.

Guillermo menciona que fue asignado durante tres días en una fábrica de capital europeo que elaboraba alimentos para ganado cercano a la ciudad de Toluca, para revisar y otorgar mantenimiento de la báscula de dicha empresa. En los días que realizó el trabajo el jefe de patio de Toluca le insistía que se “cayera con su moche”, pensaba que Guillermo se encontraba haciendo negocios con el personal de la empresa. El jefe de patio tenía la responsabilidad de hacer llamado a las locomotoras para que arrastraran al carro tara a distintas estaciones y empresas.

En ocasiones al no recibir su tajada se negaban a realizar el movimiento del vagón. Le sucedía de manera constante porque consideraban que llegaban a acuerdos para que las básculas calibraran distintos pesos.

Muchos de los trabajadores pensaban que nosotros hacíamos negocios con un mal calibrado de básculas, y la diferencia de carga tenía una variación de toneladas por cada vagón. Cuando se trataba de básculas de empresas se debía llevar el carro tara, moverlo con locomotora para donde estuviera las básculas, ahí ya metía las notas del destino a donde mandarían el carro, ahí con el despachador. Por lo tanto, necesitábamos que nos trasladaran con nuestro vagón a donde nos solicitaban hacer una revisión, así que jefes de patio, maquinistas y garroteros pensaban que hacíamos negocio (G. Bolaños, 2018).

Los varones de la familia de Gustavo habían ingresado al ferrocarril antes que él, él al ser el penúltimo de los hermanos fue el último en ingresar a Ferrocarriles Nacionales, quién lo hizo primero fue su hermano mayor Augusto, debido a que su papá había pedido una recomendación para que pudiera estudiar en la escuela de telegrafistas que se encontraba en Acámbaro. Ellos habían nacido en Maravatío, Michoacán, Tomás su padre, trabajaba como cargador en la estación de Maravatío, su labor consistía en transportar la carga que llegaba en el vagón exprés de un tren, para trasladarlo a otro vagón exprés en otro tren, en Maravatío cruzaba el tren procedente de la Ciudad de México con destino a Uruapan, y en Maravatío comenzaba el ramal con destino a Zitácuaro. Por lo que las labores de carga requerían un grupo numeroso de personas para realizar las maniobras en los tiempos que los trenes establecían.



Augusto ingresó a ferrocarriles en la década de los 60, a través de una recomendación y de la estima que los trabajadores le tenían a su padre fue como lo impulsaron para que estudiara en la escuela para telegrafistas. El sindicato otorgaba prestaciones para los alumnos, al formar parte de una familia trabajadora, se les asignaba un pago o beca por estudiar. El dinero que se otorgaba no era comparable con el ingreso de un trabajador del área de telégrafos, más servía para comprar alimentos. El hospedaje en ocasiones era brindado por la escuela, en otros casos algunos alumnos se alojaban con familiares o conocidos que vivieran en Acámbaro. Augusto con el paso de los años llegó a ocupar el puesto de jefe de telegrafistas y Superintendente de la división. Sin embargo, la relación con sus hermanos no era en los mejores términos, a través de él fue como ingresaron a trabajar sus hermanos Tomás, Gustavo y Humberto. La familia logró de esta manera integrarse al ámbito ferrocarrilero y permaneció en ella hasta el momento de la privatización de la empresa en 1999.

Humberto, el menor de los Briseño recuerda que al momento en que ingresó a ferrocarriles lo hizo también su hermana Dolores, ella ingresó como enfermera al hospital ferrocarrilero, recuerda que al ingresar lo hicieron con preferencia sobre otros candidatos.

Todos entramos a trabajar por medio de mi papá, pero para eso teníamos que dar mordidas, para el sindicato y también para la empresa, a la gente que se encargaba del reclutamiento de personal, igual se le tenía que hacer algún obsequio, en que entonces estaba uno que estuvo después de Gómez Z, que no me acuerdo de su nombre. No recuerdo quien estaba, pero no era precisamente a él a quien se le daba, se le daba al delegado de la sección a la cual uno iba a entrar, yo pertenecía a la división pacífico y su sede está ahí en Acámbaro, Guanajuato (Briseño, 2018).

Humberto trabajó durante 25 años como Jefe de Patio de la estación de ferrocarril en Toluca, antes se había desempeñado como Garrotero de patio y garrotero de camino durante 5 años, él al ingresar a Ferrocarriles Nacionales menciona que los que eligieran trabajar ahí podían aspirar a cualquier rama laboral; sin embargo, los méritos eran la clave para poder ascender dentro del escalafón ferrocarrilero. Antes no existían requisitos previos, ni escolaridad básica para desempeñarse en algunas áreas del ferrocarril. En el año en que entró a trabajar no eran muchos los requisitos que se solicitaban; bastaba con que comprobaras tu identidad con alguna identificación decir el puesto al que aspirabas y te hablaban cuando necesitaban ocuparte.

Yo empecé como vigilante cubriendo descansos en Maravatío Michoacán, cubriendo descansos de los vigilantes que eran tres, cada mes trabaja 15 días y empecé como a los 15 años aproximadamente. Se trataba de checar todas las unidades que estaban en el patio, las unidades de carga y de pasajeros que había, todas las unidades del ferrocarril, tomar número y tomar números de sellos, checar que no estuvieran rotos, ahí andar viendo, pero antes la gente no acostumbraba, no era como ahora, que violan los sellos y se roban descaradamente las semillas, donde observas que paran trenes completos y los asaltan, antes existía robo a los vagones, aunque este se caracterizaba por ser robo hormiga (Briseño, 2018).

La intención de Humberto al ingresar a Ferrocarriles Nacionales era trabajar en una ciudad distinta, sus hermanos eran telegrafistas y jefes de Estación, la mayoría de ellos estaban distribuidos en distintos ranchos y pueblitos de la división Pacífico, el único medio de comunicación que tenían sus hermanos era el tren, por esa razón él decidió no entrar al ramo de telégrafos. Cuando entró a vigilancia inmediatamente se cambió al área de

transportes, para seguir la línea de ascenso desde llamador hasta Jefe de Trenes de una división, para ascender se necesitaban dos cosas: ser un buen elemento y mantener una buena relación con tus superiores. Sucedió en muchas ocasiones que los contactos eran más importantes que realizar bien el trabajo.

Yo en ese tiempo tenía la preparatoria, pero mis superiores que eran superintendentes no tenían ni la secundaria terminada, la preparatoria era un grado elevado, pero eso no importaba. Duré poco, como dos años de vigilante, y como eran 15 días por mes te daba tiempo de hacer algo, yo me fui a transportes, como llamador, las actividades del llamador; por ejemplo, hay un programa de salidas y técnicamente manejan los ferrocarriles pues tienen sus horarios, itinerarios y había trenes que estaban programados, que tenían hora fija como los de pasajeros, de todos modos mediante el telégrafo les hacía una llamada y las hacía llegar al jefe de patio, en esa oficina, repartían las llamadas a todo el personal que tenía que ver con la salida y el paso de trenes. Si por ejemplo en mantenimiento estaba el grupo de Truckeros que tenía que ver todas unidades estuvieran bien en lo mecánico y que estuvieran operables todos los vagones, a mí me llevaba una copia de esa llamada que me entregaba el jefe de patio y en base de esa copia yo llevaba un control, en esa hoja se mencionaba las personas que iban a estar encargadas de los trenes en el viaje, por ejemplo los del tren de pasajeros ya había personal asignado ahí, y había rabin tres de carga que tenían personal que ya estaba asignado, entonces se tenía control sobre el personal que salían en los trenes. Era un conductor y tres garroteros por cada tren; aparte estaba el área de fuerza motriz y equipo de arrastre que era un maquinista con su ayudante (Briseño, 2018).

Acámbaro es una ciudad que se encuentra en el estado de Guanajuato, y fue esencial durante el desarrollo del ferrocarril ya que se encontraba a mitad del trayecto de la ruta Ciudad de México-Uruapan, a la vez que de ahí partía otra ruta con dirección a Celaya. Ahí se encontraba con otras líneas que venían de la Ciudad de México, con destino a Querétaro y Guadalajara, así como a San Luis Potosí. Además, en esta ciudad se encontraba uno de los talleres ferroviarios más importantes del país, contaba además con las escuelas de preparación para telegrafistas, jefes de estación, garroteros y maquinistas, se podía decir, era un centro nodal de empleo y de oportunidades para ferrocarrileros. Esta ciudad además es el punto donde surgen las historias de los futuros ferrocarrileros.

La familia de Buenaventura era de una población cercana a Acámbaro, un pueblito de nombre Andocutín que se encontraba a la orilla de la laguna de Cuitzeo, desde ahí su familia migró para integrarse a la dinámica comercial y de intercambio que existía en Acámbaro, sus hermanos se dedicaron a otras actividades como la carnicería, y otros migraron a Estados Unidos y él comenzó a trabajar como garrotero en los ferrocarriles en esa ciudad.

Con esta misma lógica los familiares de Gustavo enviaron a sus hijos varones para que pudieran estudiar ahí, con años de diferencia los dos se encontraron en el mismo sitio y estuvieron dentro de la misma escuela, con preparaciones distintas y actividades diferentes en su trabajo.

Humberto menciona “en Acámbaro estuve un tiempo y honestamente nunca me gustó Acámbaro” (Briseño, 2018), fue entonces cuando decidió ser garrotero de patio para posteriormente ser garrotero de camino, una vez ahí puedes ascender a conductor o jefe

de trenes, o bien, existía la posibilidad de cambiarse al departamento de fuerza motriz y ascender como maquinista.

La línea de ascenso es la misma, todos en algún momento fueron llamadores, había trabajadores que les gustaba estar cercanos a su familia y localidad entonces decidían entrar a la rama de oficinas. Al final todas las áreas tenían un oficial mayor. Humberto menciona que durante su experiencia como garrotero de camino los salarios eran muy buenos, y por esa misma circunstancia los pagadores y administradores intentaban pagar lo menos posible, los que andaban en trenes y fuerza motriz, los maquinistas y sus ayudantes tenían una mejor cuota de pago, aproximadamente un tercio más, haciendo los mismos viajes que todos. En aquellos años la tripulación se componía de maquinista, ayudante, conductor y tres garroteros, entonces eran seis personas, él que más ganaba era el maquinista, luego el conductor, luego el ayudante y luego los garroteros, pero en general eran muy bien remunerados todos.

Una de las ventajas de Ferrocarriles Nacionales era la capacidad de movilizarte a cualquier otra población en la república. De esta manera Humberto buscó la oportunidad de buscar un trabajo en Toluca después de haber trabajado como garrotero de camino.

En camino estuve trabajando hasta que me casé, de los 17 a los 25 años que fue cuando me fui a Toluca, ahí decidí continuar con mis estudios, ya tenía dos hijos cuando llegué a Toluca, me vine de San Luis Potosí, me gustaba mucho Jalapa, San Luis Potosí o Toluca, tienen practicante el mismo clima, al final me decidí por Toluca. Gracias a ferrocarriles y ya con un turno fijo fue como tuve la oportunidad a superarme, porque no quería depender únicamente de ferrocarriles, ya que iba decayendo a grandes pasos y mi preocupación principal eran mis hijos, ¿qué voy a

hacer? Si no se hacer nada así fue como ya casado me metí a estudiar al Tecnológico Regional y a la vez me permitía trabajar en ferrocarriles y en la industria privada, en ferrocarril podía pedir permisos por seis meses y regresar luego a trabajar y regresar por otros seis meses, estudié ingeniería química sólo que no me titulé (Briseño, 2018).

En Toluca se desempeñó como jefe de trenes con horario fijo; esto le permitía estudiar en la tarde y trabajar durante la noche en un horario de 2 a 9 de la mañana.

Llegaba a mi casa almorzaba y me dormía, y entraba a las 2 de la tarde al Tecnológico. Gracias a ferrocarriles me pude desarrollar, en la actualidad sigue siendo un gran apoyo para mí, que aunque sea poca la pensión me sigue ayudando, por el tiempo de trabajo yo alcanzaba la liquidación de un millón 800 te estoy hablando del 97 y decidí la pensión que aunque eran 1532 pesos al mes, dije, si yo me muero se lo van a seguir dando a mi mujer hasta que ella también se muera, por ese lado lo escogí para no dejarla desamparada, porque por ejemplo un millón o dos millones no te duran porque tienes hijos, porque les ayudas, les repartes todo y te quedas casi sin nada en un rato (Briseño, 2018).

Humberto llegó a Toluca ya que sus derechos escalafonarios se lo permitían; si los puntos no hubieran alcanzado se hubiera quedado en San Luis Potosí o se hubiera trasladado a Jalapa, el buscaba una posición fija, ya se había cansado de trabajar como garrotero de camino, y quería establecerse con su familia, en aquella época realizaba los recorridos de san Luis Potosí a Tampico, San Luis Potosí a Aguascalientes, San Luis Potosí a Saltillo, San Luis Potosí a Monterrey y en otras ocasiones San Luis Potosí a Querétaro.

Solamente permanecía tres días en su casa y al lograr un lugar fijo puede estar todos los días y cuidar a su familia.

Según Humberto, la tradición ferrocarrilera se está perdiendo, pues considera que ya no existe esa relación donde un familiar mayor, como un papá o un tío trabajaba en ferrocarriles (resaltando la importancia del parentesco).

Los que trabajan ahora trabajan como obreros, se perdió la tradición de “mi papá trabajó en Aguascalientes” o “yo vengo de tal familia” o ha sido paulatina la desaparición de los ferrocarriles. Primero acabaron con los talleres, con el mantenimiento del equipo, es cierto que había mucho personal pero no fue justo lo que hicieron, dejaron a muchas familias desamparadas, eran como dos mil, eran con: Apizaco, San Luis, Aguascalientes, Acámbaro fácil unas 12 mil gentes los que laborábamos en ferrocarriles y más en los talleres porque ahí tenías desde fundición hasta terminados, talleres mecánicos, súper talleres con gente súper capaz y que no eran ingenieros y que ahí aprendieron ahí se hicieron y pues eso ya se perdió. Ahora todo el mantenimiento se les da a las compañías, los vigilantes están en corporativos o necesidades de las empresas (Briseño, 2018).

El ferrocarril le ha dejado gratas experiencias, anécdotas sin sabores y a la vez aprendizajes sobre todo lo que vivió en su vida laboral. Buenaventura, Gustavo Guillermo y Humberto trabajaban en un ambiente de libertades que ofrecía Ferrocarriles Nacionales en horas de trabajo les permitía “flexibilizar” sus actividades y responsabilidades.

Cuando suceden los relatos, en ocasiones es difícil precisar las fechas, en ocasiones se confunde un dato con otro, se recuerda aquellos que proporciona felicidad y certidumbres, que permite mirar hacia atrás y encontrar momentos comunes, momentos compartidos con tu familia y con los amigos, tus compañeros de trabajo, tus hijos y con esas locomotoras, esos grandes trenes que pasaban a todas horas llevando personas y carga, que también transportaban sueños, ilusiones, aunque creo también llevaban desamores y enemistades, creo que es lo “normal” como suceden en todas las familias, y pues al final eso éramos, todos éramos familia (Rincón, 2018).

Gustavo hablaba sobre los recuerdos ligados al ferrocarril. De esta manera la memoria nos transporta al lugar desvanecido en el tiempo, recrea imágenes y situaciones concretas, nos transporta a momentos enraizados llenos de realidades construidas y experiencias plenas, generadas por individuos a través de la experiencia colectiva en situaciones específicas y, por lo tanto, tienen sentido y explicación dentro de ese contexto. No se trata de la suma de experiencias y memorias, se trata de la transformación de la palabra y el acto, la narrativa del pasado, del pináculo al crepúsculo de la era del ferrocarril, son narrativas de la experiencia del ser “ferrocarrilero” “rielero” “trenista”, la sencillez de vivir por y para el ferrocarril.

Por ello, existe una aparente sencillez en cuanto a las historias ligadas al ferrocarril, se trata de locomotoras, rieles y personas trabajando como una unidad que traspasa fronteras geográficas. El tren es el testigo silencioso de aquellas viejas modernidades que cruzaban sobre la vida tradicional, cual navajas que dividían la noción de “progreso” y “atrasado” que persistieron una al lado de la otra, donde la aspiración al primer mundo convivía con las mulas y burros que tiraban de vagones metálicos.



La vida de los trabajadores ferroviarios sorteaba las distintas maneras de mantenerse en la empresa, ya que además de la amistad que se construía al mismo tiempo existían rencillas entre trabajadores, en algunos casos existía el acoso laboral, al amedrentamiento. Las historias también se encuentran cargadas de ausencias, de poca presencia en su vida familiar, pues al mantener el trabajo descuidan a sus familias, se encuentran ausentes de festejos familiares, bautizos, quince años, bodas y funerales, se encuentran ausentes en Navidad y año nuevo, cuando les toca trabajar y las fiestas los “agarran en el camino”.

Existían trabajadores que se esforzaban día con día, que mantenían un aprendizaje continuo el caso Augusto, hermano de ilustra los esfuerzos que realizó para convertirse en despachador de trenes. Al respecto Humberto menciona que su hermano antes de ser despachador de trenes fue inspector de telégrafos y teléfonos, así que cuando realizó su examen para ser despachador fue un gran logro para la familia, ya que se esforzó y dedicó completamente para ese examen de 4 horas, también realizaban exámenes de conocimientos, físicos y médicos de una semana pues ahí se marcaban diferencias, él conocía las matemáticas, raíz cuadrada, raíz cúbica, derivadas etc.

Al mismo tiempo, también hay que saber escribir para realizar citatorios, investigaciones e interrogatorios. Yo siempre trabajé al máximo y siempre gocé de la confianza y la estima de mis jefes y compañeros, me tenían mucha confianza, pero a la vez me tenían mucha envidia los demás compañeros, porque les brotaba la envidia que uno le echara ganas para seguir subiendo (Briseño, 2018).

## CAPÍTULO 3

### Objetos y Lugares

Los objetos del pasado y la remembranza me llevan a escribir sobre las experiencias sobre el ferrocarril, del lugar donde nací y crecí. Aunque nunca fuera el mismo pueblo o la misma ciudad, lo que me acompañaba a todos lados era el sonido de la locomotora, eran los vagones y la cercanía con las vías. Se encuentran en mí las estaciones del ferrocarril donde viví, los árboles de ciruelos, los nopales, los pirules y los pinos; al igual que los conejos, cerdos, borregos, abejas y aves de esos lugares que habité. Una característica común de todas ellas era su material: eran enormes bloques de piedra, y crujientes tapancos de madera, eran al igual lugares muy viejos, ya que la mayoría de las estaciones se construyeron a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

Se dice, antes de que arranque un tren de pasajeros, desde los andenes de una estación: ¡Vaaaamonos, todos a bordo! Con esa misma letanía, mi infancia transcurrió entre constantes ires y venires a través de distintas estaciones; dicho de otra manera, los rieles, las estaciones y los vagones fueron mi hogar. Era claro que los lugares donde vivía eran para mí mi casa, ahí se encontraban mis padres y mis hermanos, se encontraban los mismos muebles, e intentábamos con cada mudanza darle familiaridad a las habitaciones, la sala y la cocina, y mención aparte era acomodar nuevamente la oficina donde mi papá trabajaba. Con cada nuevo lugar existía un nuevo bullicio: había tránsito de gente de un lado a otro que buscaba viajar en el tren o bien documentar carga, se escuchaban los gritos de los trabajadores de vía y por supuesto el sonido inconfundible del silbato del tren. Todas estas estaciones tan diferentes y similares a la vez, tan viejas y enigmáticas eran mi hogar y a la vez una edificación que servía para la circulación de bienes y personas, de pasajeros en constante movimiento.

¿Cómo se puede construir un hogar donde las mudanzas eran frecuentes? Aquí me interesa reflexionar sobre la posibilidad de llamarle hogar a los sitios que aparentemente no tienen significados para los demás, los cuales, en palabras de Marc Augé (2000), significarían no lugares; es decir,

son tanto las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas y bienes (vías rápidas, empalmes de rutas, aeropuertos) como los medios de transporte mismos o los grandes centros comerciales, o también los campos de tránsito prolongado donde se estacionan los refugiados del planeta (p. 22).

Los no lugares se analizan a través de la visión contemporánea de intercambio de bienes servicios, y en general por las transacciones que suceden en este entorno. Según Augé, una característica radica en el anonimato, que fluyen como transeúntes, pasajeros, viajeros etc. y que se encuentran desprovistos de símbolos de identidad social, a su vez carecen de materialidades y símbolos comunes que ayuden a transmitir el sentido de pertenencia. En este sentido los datos de este lapso se identifican, con numeración de boletos, números de tarjeta de crédito, número de identificación o números de pasaporte. De esta forma, las estaciones del ferrocarril se vislumbraban como un ejemplo claro de un no lugar, donde se relacionan seres anónimos y de manera esporádica, en cierto sentido se interpretan papeles que permiten el anonimato, que oscilan de ser un trabajador a un viajero.

Desde otro punto de vista, el ferrocarril se transforma en un hogar, en un “lugar” que a diferencia de la elaboración teórica de Augé observa que dentro de la dinámica ferroviaria radica un sentido de pertenencia, que se expresa en aquellos lugares donde la

cotidianeidad se transforma en actividades que llevan una lógica y un proceso compartido por todos sus miembros.

Se hilan así las distintas actividades y se establecen mecanismos de acción y de trabajo con un sentido familiar. Los trabajadores se relacionan, conviven durante jornadas de trabajo y en jornadas no laborales, existen peleas, uniones matrimoniales, compadrazgos, amistades y enemistades que dan cuenta de una dinámica social compleja, que no radica en el anonimato y que se expresa en la construcción de redes. De ahí que los objetos materiales y los símbolos alrededor de la cotidianeidad permitan observar un entramado complejo de relaciones, que pueden ser la infancia, la vida adulta, y el trabajo involucrado en la vida diaria.

Se expresan a través de la familiaridad con los objetos, la importancia de elementos como el reloj, las banderas, los vagones, a locomotora, los olores, las visiones y percepciones, que construyen un sentido de pertenencia que se remite a dichos objetos. Construyen identidades y símbolos de épocas pasadas y futuras, construyen a su vez formulas y maneras de observar el mundo. En este sentido, Miller (1990) observa:

Cómo los seres humanos orientan su entendimiento del entorno a través de los espacios y la materialidad existentes en su entorno, él lo denomina “un retorno constante” donde los objetos juegan un papel importante en la transformación del mundo, estos objetos materiales y su relación profunda con el ser permiten establecer creencias y afirmaciones sobre la vida cotidiana (p. 2).

Los lugares, la materialidad, las personas construyen una historia propia, hecha por ferrocarrileros, donde los abuelos y los padres fueron forjando a través del trabajo un

sentido de pertenencia, construyen su propia visión a través de historias, leyendas, narraciones en torno a otros trabajadores, accidentes, y sucesos históricos que repercuten de manera distinta en los ámbitos cotidiana. En cierto modo, se representan ritualidades, intervalos, conocimientos y la construcción de un lugar fijo, un lugar que no expresa anonimato y da cuenta de “lugares contruidos por la memoria”, por memorias que suelen ser selectivas y fragmentarias, donde se resaltan acontecimientos y se omiten otros.

Por lo tanto, la construcción del lugar se nutre por la construcción de la memoria; se construye con las narrativas, y las relaciones espaciales, materiales y temporales de las biografías individuales de los trabajadores. No sólo ellos, también se construye a través de la experiencia de los familiares, niños y mujeres, donde participan de manera activa en ciertas actividades, que involucran el ámbito doméstico, y el ámbito laboral. Harvey (2005) las observaba como “sendas de vida donde los movimientos rutinarios que involucran las actividades laborales, escolares familiares, se extiende a su vez por otros fenómenos que permean el viaje de las vidas personales, la niñez, la juventud, el trabajo, la jubilación y la muerte” (p. 236). En este proceso se describen las diferencias de lo que los trabajadores son y dejaron de ser.

Esa foto que está colgada en la pared me trae muchos recuerdos, es mi familia que vivía en un carro campamento, eran furgones divididos por la mitad y en cada lado vivía una familia, era una locura aquello, sobre todo si tenías muchos chamacos, me trae recuerdos de que así comenzamos muchos de nosotros, jugando entre los vagones y poco a poco fuimos aprendiendo que a los trenes se les debía querer y tenerles respeto, así uno se enseñaba a andar entre vagones, uno subía, bajaba, brincaba y andábamos para todos lados, muchas veces esas destrezas de niño te

servían en el momento en que querías entrar a trabajar a las ramas del ferrocarril (Rincón, 2018).

En este fragmento de la entrevista, Antonio Rincón se remite a un cuadro, que invariablemente le remite al pasado, a su hogar, la infancia y su ingreso como trabajador. El vagón campamento adecuado para que las familias de los trabajadores de vía pudieran vivir, muestran como un vagón que originalmente se construyó para transportar carga, este fue modificado, y sobre esas mismas ruedas se presenta ante su memoria, un hogar, por lo que los lugares y los no lugares muestran polaridades que no son del todo ciertas, se muestra como un lugar donde la identidad se construye, expone a las personas como una relación donde se observa a sí mismo a través de las imágenes de sí mismo, que son mentales de memoria y también se expresan en lo físico.

Otras aproximaciones a la percepción del entorno, los objetos y la percepción se construyen a través de las actividades diarias, de enseñanza y de las necesidades de los trabajadores. Los objetos materiales se muestran ante sí con personalidad propia y ayudan a desarrollar las actividades cotidianas. Guillermo Bolaños, por ejemplo, otorga a un gran vagón denominado carro-bascula la cualidad de identificar a los trabajadores de su departamento, denominados simplemente “los de básculas”.

Nosotros los de “básculas” nos veían también como fierreros, porque andábamos de un lado a otro con un montón de rieles y placas de vía, cada que veo una grúa, una báscula de cualquier tipo aunque sea de las que pesan el jamón, me recuerdan al vagón báscula en que siempre estuve trabajando, íbamos a Tampico, Veracruz, Lázaro Cárdenas, que eran terminales por las que pasaban muchas toneladas de carga, lo que hacíamos nosotros era ajustarla y revisar el herraje para ver qué

estaba mal, era como uno, revisar todos los herrajes, palancas, cristales, longitudinales, ver todo lo que estaba mal, y si estaba mal pues soldar un fierro para que diera el peso de 70 toneladas que era lo aceptado por la Profeco. Todos esos fierros que mucha gente ignora o simplemente no sabe para qué son, son los que me llevan a recordar que gracias a esa báscula gigante con la que siempre andaba, me ayudó a tener un trabajo y mantener una familia. (G. Bolaños, de 2018).

Renacen las experiencias; a través de los recuerdos y los objetos, estos pueden surgir de una imagen, un sonido o la palabra ya que el ámbito ferrocarrilero se encuentra inmerso de símbolos materiales. Los objetos cotidianos adquieren nuevos significados, que a través del tiempo y la nostalgia otorgan sentido permanente del entorno que les rodea. De esta manera el recordar un objeto permite que exista una narración del contexto del que formó parte y de las condiciones en las cuales se encontraba, muchos de estos objetos adquieren valores distintos de acuerdo al apego y a la importancia depositada en él. Cid (2002) refiere que estos objetos, “representan información producida por un ser humano que pertenece a una cultura determinada” (p. 12) en este caso, del contexto ferrocarrilero y sus representaciones a través de la experiencia.

En los talleres de básculas, -que se encontraban en la estación de Pantaco- laboraban muchos trabajadores que, con base en la experiencia, aprendieron los distintos oficios para la compostura y mantenimiento de las básculas de todo el ferrocarril. Muchos de ellos de hacían pasar por ingenieros ya que cuando realizaban trabajos a empresas particulares que manejaban básculas de gran peso, se referían a ellos como “ingenieros” y ellos no lo desmentían.

Guillermo Bolaños saca de un baúl de madera y metal varias pesas que pertenecen a una báscula de una tonelada y servían para poder calibrar el peso de las básculas medianas, pues en las estaciones existía una pequeña cuyo peso máximo era de 50 kg, y las medianas que pesaban hasta una tonelada. Estas las saqué de la estación de Bassoco antes de que la clausurarán. Se hubieran ido a los fierros y hubieran terminado vendiéndolas como fierro viejo. En el año de 1999 cuando inició la liquidación de Ferrocarriles Nacionales, muchos trabajadores de distintas regiones y de distintas áreas al ver que iniciaba un proceso de liquidación de trabajadores, jubilaciones obligadas y se avecinaba el modelo ferroviario tal y como lo habían experimentado, se hicieron de algunos elementos que utilizaban en el trabajo, manuales, banderas, libros, lámparas, relojes y todo utensilio, arrebatando y atesorando objetos que les sirvieron y ahora los hacen suyos completamente.

#### Imagen 10

*Locomotora tipo "súper 7"*



Nota: Adaptado de imágenes de Trenes [fotografía], Facebook, 2022

<https://www.facebook.com/Imagenesdetrenes/photos/a.567589820072424/1502523716579025/?type=3>



Miller (1990) afirma que los objetos son importantes no debido a que son evidentes y físicamente limitan o posibilitan, sino usualmente porque precisamente no los observamos

Debido a que implica que mucho de lo que somos existe, no a través de nuestra conciencia o el cuerpo, sino como un ambiente exterior que nos habitúa y nos impulsa. Esta capacidad algo inesperada de los objetos para difuminarse fuera de foco y permanecer periféricos a nuestra visión y, sin embargo, determinantes de nuestra conducta e identidad, tuvo otro resultado importante (p. 3).

Estas prácticas de recolección de objetos no implican únicamente un acopio sin sentido, ya que cada objeto permite evocar momentos relacionados con las experiencias y por lo tanto le otorga una carga emocional de su vida. Héctor Cabrera tiene una colección de materiales de vía: placas, clavos, petardos, mazos. A simple vista son sólo objetos que no son tan significativos en comparación con otros que son más preciados (relojes, cadenas, telégrafos), pero a Héctor le remite a su experiencia de toda una vida relacionado con el ferrocarril. Él aún se encuentra trabajando en KCS de México: es un trabajador sobreviviente de Ferrocarriles Nacionales, que se empleó en TFM y ahora trabaja en esta empresa, debido a su experiencia en el mantenimiento de las vías. Para él los días transcurrían de una evaluación de vías, remaches, durmientes, pendientes y curvaturas de vía, hasta la atención a descarrilamientos y accidentes. Toma un clavo de vía, lo observa dándole vueltas y menciona que, a pesar de ser un objeto pequeño comparado con el tamaño de una locomotora o los vagones, resulta de vital importancia debido a que la suma de ellos bien colocado en cada placa, 4 en total. Los trabajadores de vía se dan cuenta de la importancia que se encuentren bien colocados; sin embargo, existían ocasiones donde

no existían los materiales suficientes, y había que sortear la escasez e ingeniárselas para mantener una vía fija y estable.

De la misma manera don Héctor relata un día cuando ocurrió un descarrilamiento de un tren: recuerda que cuando él entró a trabajar a TFM los trenes se caían hasta 3 veces por semana y eran pérdidas de 15 a 20 millones; esos eran unos trenazos, dice, y esto no ocurría cuando la compañía todavía eran ferrocarriles nacionales. Compara también que cuando ocurría un accidente cuando se trabajaba en ferrocarriles nacionales, cuando se tenía que inmediatamente abrir investigaciones para encontrar a los culpables. Muchas veces cuando las investigaciones arrojaban a los culpables metían a la cárcel a los trabajadores, y se tenía mucho cuidado de mantener la vía en buen estado pues las investigaciones inician con peritajes donde analizaban todas las posibles causas del accidente. Ahí investigaban a trabajadores de vía, jefes de estación telegrafistas y la tripulación del ferrocarril. Toma con la mano una placa debía y menciona:

Mi padre fue quien me enseñó a trabajar en la vía. Siempre me decía que tuviera listos los materiales como rieles placas clavos y tenlos en diferentes estaciones con un vigilante para que de esta manera te quede lo más cerca posible de un lugar donde ocurre un accidente y para que al final no salgas con un 'no tengo esto no tengo lo otro'. Y así puedes tener todo. Este consejo me dio muy buen resultado había ocasiones en qué maniobrar un accidente hacía que los trabajadores trabajarán hasta 50 horas seguidas (Cabrera, 2019).

El trabajo que desempeñaba don Héctor requería de un control estricto de los materiales debía disponibles, era el encargado de manejar los materiales de cada sección

y de cada pueblo, y si no se tenía el control del material con el que se contaba entonces así un recuento con el mayordomo encargado de los materiales en esos pueblos.

Sí sabía todo lo que se ocupaba en los distintos tramos de esta manera se daba cuenta sí disponían del material pues, había gente muy mañosa vendiendo el material, entonces ya sé lo que pasaba y después de 3 días llegaba al lugar y les decía aquí faltan cosas y le preguntaba el encargado oye qué pasó con ese material y me decía: ahí está y no, no, no aquí te falta, entonces recordaban qué fulanito se llevó tanto mengano se llevó otro tanto. El contar y llevar el control del material que existe es muy necesario para saber con qué se cuenta (Cabrera, 2019).

Dando vueltas a la placa don Héctor menciona que ahora con Kansas City Southern, no hay un control estricto del material y

a los ingenieros encargados a veces les roban y se les cae toda la línea, si no se sabe con qué material se cuenta pocas veces podemos darnos cuenta de la importancia del trabajo y darme cuenta de cómo me encuentro aquí, el aprender a manejar clavos colocarlos al igual que las placas los durmientes y las vías hicieron que mi papá pudiera construir su casa, con sus conocimientos yo también aprendí a trabajar la vía y me siento orgulloso de haber dado los grados e inclinaciones del tramo de Tacuba a Acámbaro.

Mi vida está marcada en cada riel sobre todo cuando trabajé en ferrocarriles cuando eran nacionales, y ahora veo cómo hay tramos de vía en otras divisiones o actualmente en otras empresas, como todas esas vías que atraviesan por la selva se encuentran en muy mal estado. No hay grava alrededor de la vía, los durmientes

están podridos y las placas no contienen todos sus clavos, así que no puede transitar un tren adecuadamente y por ello hay muchos descarrilamientos. La gente que viene de Centroamérica se alcanza a subir al tren porque hay tramos donde el tren no puede avanzar más allá de 30 km por hora.

En los tramos más importantes de Kansas City Southern, se reemplazan los durmientes de madera por durmientes de concreto; sin embargo, este tipo de durmientes no proporciona la flexibilidad adecuada para las curvas dependiendo el tipo de suelo donde se encuentren. Por eso sigo trabajando: muchas veces cuando no sabía qué era lo que ocurría con distintos tramos porque había que repararlos continuamente, le preguntaba a mi papá y él en un pizarrón me anotaba problemas que él había solucionado y que me ayudaban para comprender cómo podía yo hacer que la vía se mantuviera en mejor estado y evitar el desgaste de muchos materiales. Mencionaba del esfuerzo transversal de las vías de los trenes entonces me decía que le metiera distintas cantidades de durmientes por cada 12 metros para forjar resistencias en las curvas, y lo mismo ocurría con los sapos en los cambios de vía qué son esos rieles en forma de cruz que permiten que el tren pueda tomar direcciones dependiendo hacia dónde se vaya. Si no sabes ubicar bien un sapo se desgasta muy rápido y provoca muchos accidentes. Me tocó cambiar muchos materiales por tantos años que en ocasiones pienso que yo soy parte de la vía; cuando veo pasar el tren dando vueltas y ascendiendo y descendiendo por toda la ruta me vienen a la memoria, intento adivinar cuáles son las medidas de material que utilice para que el tren pudiera pasar en el tramo en el que estoy viendo el recorrido del tren. Muchas personas ajenas al ferrocarril consideran que el trabajo más importante es el de maquinista o garrotero porque eso siempre se han retratado en las películas y en las historias, pero si no existieran los trabajadores de vía y toda

la gente que mantenemos en buen estado los rieles simplemente el tren no podría pasar, supongo que nuestra vida no es tan glamurosa como la de ellos (Cabrera, 2019), menciona al momento en se ríe muy fuerte.

De acuerdo a Ingold (2000), “las vidas no están dirigidas dentro de un lugar, sino a través, alrededor, hacia y desde lugares en cualquier parte” (p. 229), y aunque utiliza el término “lugar” para desarrollarlo como el de caminante también es útil para describir las experiencias que se encarnan dentro de la materialidad y de los recorridos realizados en un trabajo como el ferrocarrilero. De la misma manera Christopher Tilley (1990) sostiene que “la existencia humana no está restringida a un lugar; por lo tanto, no se encuentra atado a un mismo sitio” (p. 25). En el proceso de cada persona se inicia un recorrido, una senda o bien una trayectoria donde las demás personas como trabajadores o pasajeros se reúnen en caminos que se entrelazan. Se atan las vidas de uno a otro; estos enlaces propician que exista un fuerte vínculo, entre los objetos materiales, los trabajadores y la familia, y permiten que cada recorrido sobre la vía se puede comparar con el recorrido de la historia de los trabajadores del ferrocarril.

En cada parte de los relatos se puede comprobar que la presencia del pasado es permanente, y de la misma manera el presente reivindica la historia de vida de las personas. Esto no significa que todos estos actos, pensamientos, memorias, lazos, familia, rituales o momentos sean fidedignos con los acontecimientos históricos; más bien, permanecen como una representación de aquellos momentos vívidos que se impregnan de nostalgia a través de los sentidos las emociones y la memoria misma.

Al igual que las múltiples vías de ferrocarril existentes en el país y en todos los rincones por donde atraviase, existe un entrecruzamiento de experiencias y pensamientos

de todos aquellos que laboraron en el ferrocarril. Se formaban distintas rutinas, recuerdos de la infancia, de la escuela, de la familia y el trabajo; se establecían puntos de referencia por el inicio de una jornada o bien para identificar un destino. Existen, por consiguiente, múltiples planos que ordenan y dan sentido a las etapas de existencia del imaginario y del pasado, atado a la materialidad y el fruto continuo del trabajo realizado.

Don Héctor menciona que la manera en cómo se trabaja actualmente sigue siendo la misma que cuando se trabajaba en ferrocarriles nacionales: por un lado, comenta que cambia la exigencia en el trabajo, que cambia el control de calidad y la puntualidad, los materiales las placas y las vías están cambiado, pero la estructura de la vía sigue siendo la misma desde que el ferrocarril se creó en México. La única diferencia es que las primeras vías estaban construidas con hierro y otras aleaciones y después fueron sustituidas por el acero. Estos cambios no han sido tan drásticos: se manejan los mismos cambios de vía un poco más largos, pero con el mismo proceso, ahora están diseñados para soportar vagones más grandes.

Esos cambios son más largos. El proceso de colocación de un herraje es este, fíjate, para que no pierdan tiempo los trenes por estar haciendo este trabajo, los cambios se hacen a fuera, construyes a fuera de la vía, después cuando está todo listo, cortas la vía, jalas el otro a lado contrario, entonces ya jalas este y lo metes ahí, pero primero se compone el sapo, porque digamos, el sapo queda aquí y tú tienes que medir la punta del cambio esta punto del cambio debe estar a 23 pulgadas y tres pies, mide 23 pies de aquí a aquí y el cambio va quedar aquí, ya de ahí empiezas a armar todo, pero en TFM son otras medidas, son otro tipo de material, más compacto, más resistente, ya no son las plaquitas chiquitas que teníamos en Nacionales de México. (Cabrera, 2019).

De la misma manera, Rodolfo platica de su gusto de trabajar como garrotero de camino.

Anteriormente el camino era pesado porque tenía que hacer mucho movimiento; para México, era fletarse, salir de Toluca a las 7 de la mañana. Llegamos a Doña Rosa a hacer movimiento mínimo de tres a cuatro horas haciendo movimiento, ya de ahí que terminábamos el movimiento, nos llevábamos o quedábamos. Luego en Maclovio, deja tantos porque vamos a llevar unos vagones a la cima y luego vamos a regresar por los otros, y así lo traíamos. Y ya llegábamos a la cima, agarrábamos todo el flete, llegábamos a Río hondo y en Río hondo agarrábamos el flete que había llevado el turno, tren de 50 a 70 unidades, pues de ahí ya íbamos cansados, y hacer movimiento en Naucalpan, otras tres o cuatro horas si bien nos iba a las 10 o 9 de la noche al valle de México. Y si no llegábamos en la madrugada y luego el problema de quedarnos ahí en Tlatilco o Tacuba, cortadero de carros, y pum cortaban los trenes. Uno iba a revisar, y la gente hacia cortes y era estar viendo todos los vagones. Levantaban todas las muelas y cuando jalaba el tren no jalaba a todos, nomás por maldad lo hacían. Y pues cargar otra vez, cargar la presión del aire, para lograr las 96 libras para que tenga buen funcionamiento de lo contrario el tren no está completo. Se arrastran las unidades o se quedan pegadas. Ahorita las unidades están al 100, antes no amarraban; tenían que ajustarlo los truckeros. (Alcaraz, 2019).

La experiencia del lugar antropológico sumado a los movimientos donde coexisten temporalidades y lugares conforman las bases para que en un sentido literal las personas tomen posición desde su experiencia de aquellos lugares que les son comunes. Muchas veces estas experiencias surgen como anécdotas como formas de contemplación o cómo

formas de soledad. Así, se encuentran los procesos de identidad y de movimiento; en este sentido Marc Augé (2000) menciona que, en aquellos viajeros del siglo pasado, eruditos o distintas personas “experimentan el movimiento de las imágenes donde se entrevé borrosamente por momentos aquél que las mira desaparecer, la hipótesis del pasado y la posibilidad un porvenir” (p. 49). Dicho de otra manera, la forma en cómo los ferrocarrileros observan las representaciones del pasado inmediatamente los evocan aquellos momentos vividos, y el mismo tiempo los trasladan a la posibilidad de reencontrarse con sus experiencias actuales. A la vez les permite visualizar un futuro imaginado donde el peso de su trabajo y su esfuerzo queden plasmado como las bases que construyeron un ferrocarril nacional.

#### **Imagen 11**

*Locomotora de vapor número 296, “La Fidelita”*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2022)



Héctor Cabrera recuerda que, a través de su experiencia, él dejó marcados todos los rieles desde Naucalpan hasta Acámbaro, lo cual le produce una profunda satisfacción, ya que menciona que él es el único jefe de vía que ha grabado sobre el riel “a cómo le tocaba la curva”. Deja plasmado cuántos grados serán de inclinación, ya sea  $\frac{1}{4}$ , una media o una pulgada, y recuerda que los demás trabajadores le preguntaban que por qué hacía eso que los demás trabajadores cuando pasaran no iban a hacer correctamente su trabajo, e iban a copiar los datos que él había dejado. “Yo voy a dejar la vía bien y no voy a dar pie a que se caiga un tren” (Cabrera, 2019). Esto se debe a que la vía no es uniforme y, aunado a un mal manejo de un tren, ya sea en una subida o una bajada en una curva. En una curva con su vida o curva con bajada, una mala ubicación de los grados de inclinación podría ser que un tren se descarrile. Esto sirve como una medida de seguridad para que los trenes viajen más seguros, obviamente con el respaldo de los maquinistas a bordo de los trenes.

Héctor menciona que si la vía no tiene problemas entonces a él no le dará miedo viajar, además que cada año se deben verificar nuevamente las vías para saber si hubo un cambio en la estructura del suelo. Recuerda también que las curvas más cerradas e inclinadas se encontraba en el tramo Naucalpan a Toluca, y si no existía y un buen trabajo la instalación de la vía, esto podría provocar muchos accidentes. En parte lo menciona porque las primeras curvaturas se dieron cuando todavía corría el tren de vía angosta, y por lo tanto sus dimensiones eran menores, pero una vez que las vías se cambiaron a vía ancha había que sortear muchos caminos que ya habían sido construidos. También recuerda cómo es que le llamaba la atención a los trabajadores más jóvenes y muchas veces lo regañaban, por eso le decían “Ay jefe, creo que ahora sí se le pasó la mano”.

Y la verdad yo no creo que me haya pasado de mano pues si estaban a mi cargo varias cuadrillas obviamente yo llevaba un control estricto por semana de todo lo

que se debía hacer y sabía en qué lugar se tenía que hacer y yo lo marcaba todos los días. Si no llamaba la atención de mis trabajadores es como si hubiera sido un mal padre, porque si bien los regañaba también tenía que explicarles en donde habían realizado mal su trabajo. Ahora todo en Kansas es distinto, pues muchos de los trabajadores solamente son empleados que contratan para realizar las obras del mantenimiento de vía muchos de ellos no conocen adecuadamente los tramos y los mandan a trabajar de un lado a otro por lo que no consideran todo el trabajo que hace años se realizaba, y el no conocer esos tramos es obvio que cuando vengan otros trabajadores a realizar el mismo trabajo, pero sin esos conocimientos de la zona no podrán realizar un trabajo adecuado, lo cual puede ocasionar muchos accidentes (Cabrera, 2019).

Todo aquel lugar por donde atravesaba el ferrocarril, desde el tendido de vía, un vagón, el silbato, los cables de telégrafo, las estaciones, los campamentos son, sin duda, espacios donde se puede definir relaciones identitarias y sobre todo históricas; los trabajadores pueden identificar y crear categorías acerca de aquellos lugares que consideran antiguos o que bien pertenecen a la memoria misma, ya que la relación entre el trabajador y su materialidad definía lugares específicos y por lo tanto con grandes cargas emotivas.

Rodolfo Alcaraz menciona que cuando laboraba como jefe de patio, a veces no contaba con algún maquinista, por lo tanto, a él le tocaba subirse una locomotora, manejarla e irse con otro garrotero para realizar movimientos de unidades en las empresas del tramo de Toluca a Doña Rosa, que es el tramo donde se encuentran empresas como Chrysler, Bimbo y Cemex. Entonces él tenía que realizar los movimientos y actividades que no le

correspondían. Recuerda que cuando realizaba movimientos en Chrysler armaban un tren que consistía en 20 plataformas, y que cada plataforma contenía 15 autos o 10 camionetas de acuerdo al acondicionamiento de niveles al interior de cada plataforma. Ahora los trenes se arman hasta con 60 plataformas, y recuerda que anteriormente las locomotoras no podían arrastrar tantos vagones como lo hacen ahora, además que se descarrilaban continuamente porque las vías no se encontraban en buen estado. Estos factores, sumados a que existían maquinistas que no realizan bien su trabajo, provoca una serie de accidentes, donde había pérdidas humanas y materiales.

Nomás un recargoncito y pa' abajo, me cuerdo que ahí pasando Tultenango, ahí hay una curva antes de llegar a Contepec, pum pa' abajo el maquinista no supo controlar el tren que venía adelante, nosotros íbamos atrás pues ese era un tren directo nosotros íbamos como local, ahí lo íbamos checando para no chocar, ahí vamos atrás, de repente vimos que se empiezan a caer las plataformas, una, otra, otra, como seis se voltearon, y ¡tómala! se voltearon y ahí quedaron, hasta que no había paso, nos quedábamos uno o dos días, también le sufría uno, como garrotero como conductor, como maquinista, cuando se volteaba o descarrillaba, era una cosa muy tremenda, en tiempo de calor llegando a Uruapan también igual, la vía se chicoteaba, se hacía como víbora con el calor, a mí me tocó ver varias veces, aguas, la vía esta chicoteada, si alcanzaba uno a frenar sino pa'abajo se descarrilaba uno, en tiempo de frío la vía se estiraba, lo que es la vida y la naturaleza, ver esas cosas, porque uno no lo cree hasta que uno lo ve, lo viví, así se veía así como una víbora toda chicoteada, y cuando pasaba el tren se descarrilaba incluso hasta voltearse (Alcaraz, 2019).

Proporcionaba de la misma manera estabilidad laboral, ya que mencionan que la “papa estaba segura”, y ésta dependía de ti por qué debías cuidar el trabajo. Además, proporcionaba estatus ante otros gremios incluso dentro del mismo ferrocarril que posibilitaba obtener otro trabajo a través del escalafón del ferrocarril, trabajadores de vía, básculas, operadores de camino, patios, talleres, telégrafos. Realizaban su trabajo a sabiendas que mantendrían ciertos privilegios gremiales si realizan bien su trabajo.

Las narrativas de los ferrocarrileros en relación con su entorno se construyen a través de la materialidad de aquello que han imaginado, vivido, y de cierta manera en un conocimiento teórico que han desarrollado de manera colectiva a lo largo de los años, si bien es cierto que la materialidad y su estudio de acuerdo a lo que Georg Simmel (2008) denominó el “incremento en cultura material, no corresponden únicamente a las concepciones amplias de la cultura material a través del estudio de la cultura al respecto” (p. 448). Miller, por su parte, refiere que la materialidad no debe ignorar todas esas formas en que los seres humanos se relacionan con otros seres humanos a través de los objetos materiales.

Muchos ferrocarrileros desarrollan sus conocimientos como fruto de la práctica de ferrocarrileros anteriores, familiares, o conocidos del propio gremio. Miller (1990) menciona la obra de Bourdieu, (*La lógica de las prácticas*) donde muestra que “los objetos tienen la habilidad de condicionar a actores humanos, y que mediante este proceso se socializan como seres sociales (p. 3).

Desarrollar una vida laboral en torno al ferrocarril permite conseguir que muchos de ellos se consideran a sí mismos una familia, la relación que han tenido con los objetos

materiales los permite inferir que “un ferrocarrilero nace, no se hace”. Esto posibilita construir categorías en relación al orden de ubicación de los objetos, en relación con otros objetos mismos y cuáles son las estaciones talleres o vagones en los cuales si encuentran. Dicho de esta manera los objetos pueden crear ciertos órdenes que se observan a través de los relatos y experiencias de los ferrocarrileros.

El estudio de los objetos facilita la utilización de enfoques en cuanto a la relación los seres humanos y el reflejo de su cultura material, y ayudan a construir bases teóricas que proponen estudios semióticos ideológicos conservando la visión del mundo o contexto que los generan. Cid (2002) enfatiza que “el objeto se observa en relación con el lenguaje y que la relación de estos así que se puedan construir distintas tipologías de análisis y estudio” (p. 3); por lo tanto, la función del lenguaje es mediar en la función del de los objetos. De esta misma manera Umberto Eco (1999) considera que la cultura es un fenómeno de comunicación y, por lo tanto, se deben definir los signos que la conforman por ello habla de la relación de los objetos de acuerdo con su función; fruto de ello son los postulados respecto a las funciones de la comunicación. Como resultado, se crean distintos estudios realizados en torno a los objetos y de acuerdo hacia su clasificación de los signos y el plano de la expresión de los mismos, es decir, el análisis de un objeto en relación con la interpretación de las personas en un contexto determinado.

Se construyen estudios donde el objeto más allá de su aspecto funcional alcanza su reinterpretación entre el mismo objeto, las personas y el contexto. Cid (2002) lo concibe como una “cebolla”, “pues se trata de una epidermis representativa de la relación entre un usuario y objeto gracias a la interface, una ulterior epidermis representada por el paquete y las envolturas del objeto que contribuyen a construir otros estratos que expresan el halo comunicativo del objeto” (p.14). En la relación de estos objetos existen respuestas sociales

que surgen de la interacción de la convivencia en un mismo espacio. Esta misma relación ayuda provocar otras emociones que parten de la vista, el tacto, el oído y todo aquello que remita a desarrollar una percepción más acabada sobre las relaciones de los objetos.

En esta dirección, Ingold (2000) reflexiona sobre la “no-existencia de acciones deliberadas de los seres humanos en el mundo material, ya que estas acciones provienen de distintas realidades físicas y mentales” (p. 22). En el caso del ferrocarril estas realidades tienen su origen en un entorno social que es distinto a las otras realidades de la experiencia humana, otorgando sentido a su vida a partir de la experiencia de vida. Esta percepción de la vida diaria de un ferrocarrilero es producto de la reflexión y la experiencia que han tenido todos ellos a lo largo del tiempo. De esta manera los estudios de antropología se acercan a una reflexión directa entre los objetos y la cultura a la cual pertenecen, otorgándole un valor simbólico a la expresión resultante, proporcionan identidad y diversas expresiones culturales que engloban un mismo conocimiento compartido.

La búsqueda los referentes materiales y la relación con las personas es un objeto común de la antropología donde se intenta aprender sobre la composición material del mundo habitado involucrándonos directamente con los elementos que se buscan comprender, serruchando troncos, construyendo una pared, tallar una piedra o remando un bote. Ingold (2000) utiliza el concepto de “materialidad independientemente de su significado, y hace referencia a la materialidad de los objetos reafirmando una investigación las transformaciones y potencialidades de los objetos materiales” (p. 21).

De la misma manera, el estudio de los objetos, según Cid (2002),

Se puede adscribir a una perspectiva semiótica donde se adoptan enfoques multidisciplinarios desde los cuales se pueden buscar modelos que garanticen un análisis de los objetos más allá de la mera descripción del objeto, pues los estudios descriptivos quedan relegados a una etapa inicial de la búsqueda y creación de metalenguajes, y el uso de las explicaciones sociológicas y antropológicas incluyen nexos con la cultura material y la generación de artefactos (p. 17).

Por lo tanto, el ferrocarril como un medio de transporte desarrolla un estilo de vida donde se entrecruzan la vida y la estancia de las personas que ahí trabajan, las personas que transitan, y aquellas que se mantienen en su entorno sin afectar el funcionamiento. Se pueden observar a las personas que se transportan de un lado a otro dentro del propio espacio físico del ferrocarril, y sólo se piensa en ellos cuando se movilizan de un punto a otro, son movimientos confinados a un mismo espacio, sitios de ocupación, objetos materiales similares y sitios de constante intercambio sociocultural entre las personas que ahí laboran.

Guillermo Bolaños recuerda que el año de 1998 fue fundamental en su desarrollo laboral, ya que este fue el último clavo que sepultó a todas aquellas versiones de la línea del ferrocarril que existían en su auge durante los años 60. Él pertenecía a Ferrocarriles Nacionales, pero en la división llamada 'El mexicano', que comprendía el tramo México-Veracruz y se inauguró por el año de 1873. Recuerda que el taller se encontraba en Pantaco, y que en esa estación pasaban todos los ferrocarriles de carga que venían del norte del país, y también del sur. Guillermo recuerda otros ferrocarriles y otras divisiones como el ferrocarril que corría de San Luis Potosí a Tampico ramales como el de Sonora el Mexicali y la línea que comprende al "Chepe".

Él afirma que muchos compañeros le preguntan por qué no estudió si conoce mucho de historia. “Nadie me dio la escuela si no si lo hubiera hecho” (G. Bolaños, 2018). En sus andanzas recuerda que trabajó en todas las divisiones desde Veracruz al Valle de México, a Chiapas, a Ixtepec, a Saltillo, Matamoros, Laredo, Monclova, Ciudad Frontera, Guadalajara, Nogales, Mexicali y muchas otras estaciones y pueblos más pequeños que son difíciles de recordar. Guillermo presume que conoce casi todo el país gracias a ferrocarriles; además, presume que se encontraba a gusto en cualquier punto del país porque todos ellos había compañeros ferrocarrileros y, aunque con algunos no se llevaba del todo bien, le producían certezas acerca de la amistad y de la manera en cómo él se desenvolvía, en ocasiones solamente eran jornadas laborales las que convivía con trabajadores y en otras ocasiones convivían comiendo, bebiendo o jugando baraja. “Se andaba en todos esos lugares a “todas flores”.

A través del trabajo y la experiencia los objetos se tornaban cada vez más familiares en el caso de los trabajadores; el martillo o el mazo era el principal instrumento con el cual ellos trabajaban porque con él instalaban vías y a la vez le daban mantenimiento. Los objetos diarios de trabajo deberían encontrarse en buen estado, desde clavos, rieles, placas, ya que eran materiales necesarios para su trabajo en caso de que no se encontraran en buen estado era necesario encontrar material que se pudiera reciclar no y muchas veces el mazo ayudaba a enderezar clavos usados y suplir a los que estuvieran en peores condiciones.

Los trabajadores de vía se encontraban principalmente en grupos llamados campamentos, estos campamentos eran fijos y eran construcciones con 4 habitaciones de 3 por 3 metros en donde se instalaban las habitaciones, la cocina y la zona común muchas veces con durmientes y otros materiales; se construyen cerca también cocinas pequeñas



donde se podía elaborar tortillas por las mañanas. Ocurría que muchas veces la familia era numerosa y el espacio era muy reducido, por lo que además se improvisaban otras habitaciones para que pudieran dormir ahí otros miembros de la familia.

Desde la mañana los trabajadores salían con destino al punto marcado por su mayordomo, quién daba cuenta de los lugares que requerían su mantenimiento, todos ellos salían en un pequeño vagón llamado armón o autoarmón<sup>12</sup>, usualmente contaba con un motor; sin embargo, los más antiguos tenían pedales y brazos que hacían que subieran y bajaran sobre su base y así aquel vagoncito se movía. Normalmente lo hacían llamar motorcito y los había distintos, unos donde transportaban a los trabajadores de los departamentos eran los que conformaban los campamentos; había otros que contaban con una cabina y se utilizaban para inspeccionar distintos tramos y también para transportar a trabajadores de vías, así como los de alambres; también, había otros que contaban con una doble cabina estos servían para transportar a los supervisores. El principal trabajo que realizaban era conservar y construir las vías puentes edificios muelles plantas de agua y combustible, llevaban regularmente uno o dos vagones, también pequeños, que tenían la forma de plataforma, en ella se transportaba el material y también se incluían las señales de emergencia como las banderas rojas, lámparas de luz blanca, de luz roja, luces de bengala, así como petardos.

Cuando ellos salían por las mañanas a trabajar no importaban las inclemencias del tiempo, su trabajo era esencial para mantener la inspección y vigilancia así como la conservación de todas las estructuras como vías, puentes y edificios; en ocasiones también

---

<sup>12</sup> Los autoarmones contaban con un equipo de señales que eran dos banderas rojas, una lámpara con luz blanca, dos lámparas con luz roja, 6 luces de bengala, 12 petardos, y un porta señales. Las herramientas para la reparación de vía eran picos, palas, bieldos, llaves de vía, mazos, clavos, candados, cintas de metal.

atendiendo accidentes, la intención era mantener condiciones adecuadas para el tránsito de todos los trenes; estas cuadrillas de trabajadores se mantenían en constante movimiento, no tenían residencias fijas, a veces vivían en furgones en campamentos o en casas de sección. Muchas veces, los trabajadores debían improvisar continuamente su forma de residir, pues cuando partían de un campamento debían llegar a otra región con características climáticas distintas y entonces debían adecuarse a ese nuevo lugar.

Las medidas de precaución eran necesarias en el trabajo de vía, en caso de que estuvieran trabajando, las banderas, las señales y los petardos, servían para alertar a los trenes que se estaban efectuando obras de mantenimiento; en lugares como en el tramo de Maltrata en la ruta México-Veracruz, la altitud, la neblina, los constantes túneles y curvas hacían que estas medidas de precaución fueran siempre indispensables.

Los mayordomos contaban con los horarios de los trenes de pasajeros que usualmente eran fijos y además por las mañanas se comunicaban con el despachador de trenes local para saber cuáles trenes de carga y aproximadamente a qué hora iban a pasar, al mismo tiempo alertaban sobre los tramos en los que ellos iban a trabajar. Así disminuía la velocidad y el tren pasaba por ese tramo con cuidado.

Los trabajadores de vía mantenían una dinámica distinta debido a que estos se trasladaban en pequeñas distancias y utilizaban el armón para poder llevar sus alimentos y sus esposas para que las pudieran cocinar, trasladan varias cosas desde alimentos, materiales, pulque, lonches y niños; tras elaborar la comida, el armón regresaba a las mujeres.

En alguna ocasión algunos trabajadores de vía se pusieron borrachos en el lugar donde se encontraban trabajando, en el rumbo de Maltrata. En algún momento, cuando regresaban a su campamento, es una zona montañosa hacia el paso de Veracruz, donde existen varios túneles, sólo escuchan el silbato del tren cuando iban entrando a un túnel, las mujeres gritaban porque venía el tren mientras que los señores aún no se daban cuenta de que el tren venía de frente, lo que hicieron fue arrojar a los lados de la vía antes de que el tren embistiera al armón, se llevó todo el armón pero no hubo muertos, deslindaron responsabilidades.

También corrían toda clase de riesgos, por ejemplo, un trabajador de vía cambiando durmientes en un puente, se cayó y cayeron los durmientes arriba de él, tardó tiempo para que volviera a caminar. Los accidentes eran comunes, desde los pequeños donde involucran a algún trabajador, hasta los descarrilamientos donde tenían que levantar las vías vagones auxiliar a las personas que pudieran estar involucradas en un accidente.

Humberto Briseño relata su amor por las locomotoras y los caminos:

Cuando llegaban a las estaciones donde partían los trenes preguntabas qué te tocaba, veías qué tipo de tren era y dónde te habían asignado, entonces ya suponías cuántas locomotoras te van a acompañar, incluso saber cuántos compañeros iban a ir contigo. Saber andar en un tren es algo complejo pues a veces debes saber cómo deben marchar las locomotoras y además calcular las pendientes que fueran pesadas y prolongadas ya que deberías llevar el tren controlándolo con el freno dinámico y la reducción de aire esto cuando ibas bajada y en ocasiones sonaba una alarma por falla en alguno de los vagones entonces tenía que salir el garrotero y el ayudante del maquinista para revisar donde estaba la falla; mientras tanto el

maquinista sufría porque el peso del tren le iba ganando poco a poco y en las ocasiones en que se topaba con una zona de restricción de velocidad, entonces tenía que usar el freno de emergencia. Estas situaciones no son fáciles porque se deben controlar todas las toneladas que vienen en el tren, y lo más peligroso era cuando existían carros tanque que transportaban combustible líquidos inflamables ya que el riesgo de cometer un error era un mayor así que el personal debía ser precavido cuando los trenes pasan además por una zona que estuviera poblada, usualmente establecía una relación con el equipo que fuera a tocar pues había varios tipos de locomotoras aunque todas ellas eran diésel; existirán variaciones en los modelos, las que nosotros usábamos en unas locomotoras llamadas súper 7, estas fueron famosas en los 80 y en la actualidad todavía siguen funcionando pues sí les das un mantenimiento adecuado pueden seguir operando a la par de las locomotoras modernas, obvio que las locomotoras modernas tienen mayor capacidad de arrastre (Briseño, 2018).

Miller (1990) argumenta que “el estudio de la cultura material es un modo efectivo de entender el poder no como una abstracción, sino como un modo en el que se entiende las formas en la que la gente se relaciona a la par y las expensas de otros” (p. 12).

Tradicionalmente se sitúan los trabajadores que laboran a bordo de los trenes como las figuras más emblemáticas dentro de la escala ferroviaria, éstas desde la construcción del ferrocarril en México otorgaban un mayor estatus, en un inicio esos puestos serán ocupados por trabajadores extranjeros en su mayoría norteamericanos, mientras que los peones de vía y trabajadores de mantenimiento y talleres en su mayoría eran mexicanos.

El estudio de los objetos representa un reto para describir las actividades que existen en los distintos procesos de trabajo y de configuración de los imaginarios colectivos, ya que los objetos se incorporan como parte de un sistema, en muchas ocasiones existen criterios de clasificación y el valor de los objetos se traduce en las necesidades de quién quiere estudiar el objeto Cid (2002) argumentan que “el ambiente cotidiano posee como principal rasgo el carácter abstracto de su manifestación y es el hombre, por lo tanto, el estudio de los objetos materiales” (p. 4), esto se traduce en la intencionalidad de los trabajadores ferrocarrileros y su orden tecnológico para mostrar las dinámicas que se desempeñan a través de los distintas representaciones materiales.

#### Fotografía 12

*Locomotora 3030 modelo “Niagara”*



Nota: Fotografía propiedad de Sergio Vega (2019)

Un ejemplo de ello sucedía en los talleres de locomotoras; cuando se utilizaban las locomotoras a vapor el mantenimiento corría, casi en su totalidad, por cuenta de los trabajadores de estos talleres, si no existían las piezas requeridas ellos mismos las creaban en talleres de tornos, de soldadura, y en algunos casos en fundición, por lo tanto, existía una cercanía mayor al objeto con el cual ellos interactuaban y que al sustituir las locomotoras de vapor por las locomotoras diésel-eléctricas, las interacciones que existían se trastocaron ya que las piezas tuvieron que ser importadas, lo que limitaba la interacción manual y el mantenimiento total de una locomotora. Bajo este apego se le llegó a considerar a las locomotoras de vapor como las “morenas” que eran locomotoras locales creadas transformadas y cuidadas por trabajadores mexicanos, mientras que las locomotoras diésel eléctricas se les conocía como las “güeras”, ya que Estas son extranjeras y por lo tanto son ajenas a los vínculos de materialidad identitaria de los ferrocarrileros.

Al respecto Ingold (2000), reflexiona sobre el hecho de que:

Todo estudio de la materialidad simula a la vez un viaje, pues ocurre como un movimiento real, así que una persona nunca puede ser completamente la misma en el lugar de destino que cuando partió: recuerdo de la jornada, aun cuando atenuado, permanecerá y a su vez condicionará su conocimiento del lugar (p. 20).

Todo lugar y todo objeto material se encuentran en constante transformación desde la manera en cómo se involucran los trabajadores y las representaciones que surgen en torno a estos objetos, una rueda desgastada simbólicamente constituye un objeto que con el paso del tiempo y la distancia se han modificado hasta su estado actual, las interacciones en torno a la misma cambian a la misma velocidad de cada metro que ha avanzado, de cada riel que ha pisado.

Los espacios, las situaciones y la interpretación de sí mismo demuestran cómo los ferrocarrileros se presentan ante los demás y cuáles son esas representaciones que se construyen a través de su propia percepción, se reafirma con el contacto con otros trabajadores y familiares.

Los objetos se remiten a un primer plano de acuerdo al contexto donde se involucren y por lo tanto, el análisis requiere identificar cómo se produce la coherencia y la cohesión entre la sensorialidad, y sensibilidad de cómo las personas se relacionan con dicho objeto en ese contexto determinado.

Cid (2002) refiere “existe una función primaria y que después los objetos y lugares adquieren otra función de carácter secundario” (p.17), en el caso del ferrocarril las antiguas estaciones se transforman en lugares abandonados, en museos y en hogares de aquellas familias de ex trabajadores; por lo tanto, la relación existente entre los ferrocarrileros y ese entorno material sigue trastocándose por la temporalidad, de la misma manera se crean entornos nostálgicos alrededor del ferrocarril a través de los objetos atesorados que demuestran la viveza de un pasado que no volverá a repetirse, y ahora se convierten en nuevas interpretaciones que caracterizan a las comunidades ferroviarias, permeadas de nuevas expresiones y formas de retratar el pasado, a través de la conservación de elementos cotidianos en museos, en colecciones personales y el símbolo de un pasado que todavía persiste.

La sociedad ferrocarrilera persiste y cultiva distintos sentidos del tiempo en palabras de Harvey (2005) “se puede sostener que las concepciones objetivas de tiempo y espacio se crean a través de las prácticas y procesos materiales que sirven para reproducir la vida social” (p. 226). Se trata de una vida social ferrocarrilera que se construye con apreciaciones

subjetivas que a la vez generaron sus propios conflictos, sus propios espacios y sus propias interpretaciones.

Se trata de prácticas especiales que denomina Harvey (2005) como “espacio de representación donde existen representaciones mentales imaginarias utópicas discursivas donde se imaginan sentidos y se crean nuevas posibilidades de prácticas espaciales” (p. 244). Estas prácticas designan las interacciones físicas y materiales que suceden para reproducir y reproducir la vida ferrocarrilera, pues las representaciones abarcan signos, significados, códigos y saberes que permiten que exista un sentido cotidiano donde el lenguaje juega un papel primordial para elaborar tecnicismos que otorgan identidad. Existe una relación donde el mundo material se compone a través de los artefactos y los paisajes, que en palabras de Ingold (2000), “muestran las bases de un pensamiento antropológico con descripciones atadas a la culturalidad ya que de esta manera podemos entender al mundo y justificamos las relaciones existentes del mundo material” (p. 22).

Las prácticas socio-espaciales del ámbito ferrocarrilero se sujetan a espacios donde se entrecruzan distintos límites definidos por las normas, dado que la reglamentación que existe al interior otorga a personalidades jurídicas, les da status a todos los trabajadores a partir de su experiencia laboral, el trabajo que desempeñen, y promueve relaciones de poder. En ocasiones quedan excluidos aquellos trabajadores que no participan en actividades, lícitas o ilícitas, con otros trabajadores y se encuentran enganchados en prácticas constantes que se pueden situar en el plano de la agencia definida por Latour, donde la ciencia ignora el carácter híbrido que existe entre los objetos materiales y sus prácticas para representar un propio status y a la vez una auto representación de la personalidad.



De esta manera, el ferrocarrilero se sitúa como un gran conglomerado coordinado de tiempos, ciudades, pueblos que se encuentran sobre su propio paso, Prasad (2012) lo observado a través del estudio de los ferrocarriles en la India y como “una reglamentación a partir los horarios del tren coordinaba además las actividades de todas aquellas poblaciones por donde existiera una vía férrea” (p. 1258); en ese caso la reestructuración del tiempo a través de los ferrocarriles mostraba cómo “la vida diaria se transformaba a partir de los cambios instaurados por la organización de fechas y horarios del ferrocarril que se encontraron basados en un sistema de 12 horas” (p. 1271). Es por eso que la vida diaria se encontraba inmersa en las estructuras materiales, en los cambios tecnológicos, en las experiencias de vida y la importancia material y simbólica de la vida ferroviaria.

### **3.1 Materialidad y Lugares Apreciados**

Recuerdos cotidianos se atan a la experiencia del ferrocarril, mi papá que era jefe de estación en ocasiones platicaba la historia de un vagón de madera que se encontraba amarrado solamente con unos lazos pues sus frenos no servían, no era un vagón importante en sí, pero era importante para él y la población local porque contenía cerveza. La estación se encontraba al inicio de una pendiente poco pronunciada, por lo que era importante mantener una vigilancia sobre el vagón; sin embargo, la gente que se estaba en la estación nunca se dio cuenta que en algún momento los lazos se rompieron y el vagón comenzó a avanzar lentamente por la pendiente. Nabor, uno de los garroteros de patio se dio cuenta que el vagón ya no estaba, sus demás compañeros tardaron en reaccionar y cuando decidieron ir atrás de ese furgón escurridizo para poder detenerlo ya era tarde. El vagón siguió unos 5 kilómetros hasta que en una curva llamada: “la curva del diablo” cayó unos 400 metros hasta el lecho de un río que había en el fondo. Esto no fue tan mala noticia,

ya que, al estar lleno de cervezas, la gente de los pueblos de alrededor fue en caballos y burros a rescatar las botellas sobrevivientes.

**Imagen 13**

*Clavos de vía*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2022)

La vida ligada al tren marca pautas que se ligan a la vida diaria; el tren de las 23:45 me permitía saber que ya casi era la medianoche, era la hora en la que me decidía a dormir; este tren era enigmático para mí, sólo hasta que pasara era cuando podía conciliar el sueño, el sonido de su paso rápido por la estación y el eco que producía por el pequeño pueblo era la canción de cuna de todas mis noches, por el sonido que producía en la estación de ferrocarril que a la vez era mi casa.

Anthony Vidler (1994) en "Unhomely houses" expresa que la sensación del hogar o la casa es una sensación propia, caracterizada por sentimientos, y por límites materiales, sobre el principio del placer y la seguridad. Se expresa de la misma manera en casi todas las personas que trabajaron en el ferrocarril, durante toda su vida dictan sensaciones aquí los remiten a su infancia y que nos remite a aquello que llamaban hogar donde probablemente todavía existan en la memoria. Todo aquello que nos lleva a pensar, que produce sensaciones relacionadas con la materialidad, nos lleva a comprender cómo existe un medio habitado como Ingold (2000) señala sobre la obra de Gibson (1979) en *The ecological approach to visual perception*, que se distinguen tres componentes del medio en el que se habita, "el medio las sustancias y las superficies" (p. 23). De esta manera todas aquellas percepciones relacionadas con objetos materialidad que puede ser o no física como el sol, la neblina y el viento sumado a los sentimientos dan cuenta de todas esas experiencias ocurridas durante el transcurso de una vida ferrocarrilera.

Las historias sobre estaciones transcurren de distintas maneras y recordando sucesos pasados se dice que en la estación de Maclovio Herrera, cercana al pueblo de Ocoyoacac, durante la época de la revolución en los árboles que se encontraban alrededor, que eran gigantes y pinos, habían ahorcado a muchos zapatistas, todos estos árboles eran grandes y gruesos y se encontraban tan nutridos que en sus ramas albergaban cientos de pájaros y colmenas de abejas. Se decía que, en esta estación, se lamentaban las almas de los ahorcados. Como consecuencia, se tenía una visión distinta entre trabajadores del ferrocarril que ahí laboraban o vivían y, los habitantes de otros pueblos, ya que esos últimos consideraban que estaba embrujada y que era irracional que la gente pudiera vivir en una estación tan vieja y con tanta gente muerta alrededor. Por ello Ingold (2000) sugería que

Cuando se estudia la materialidad no solamente se estudian a los objetos y sus propiedades materiales, sino que además si le otorgan ciertas propiedades de las cuales se hablan y por lo tanto sirven como enfoque para examinar la utilidad y propiedades de todo material, que puede ser expresado o reprimido, en donde se alude a la propiedad de los materiales y sus objetivaciones, así como sus consideraciones (p. 34).

Por consiguiente, se debe mostrar cuáles son las particularidades de estos materiales y, por lo tanto, reescribir de qué manera se condicionan y se seleccionan los aspectos que deben analizarse, tomando como ejemplo un material metálico e ilustra que la lista de características a estudiar son diversos desde su peso, ductilidad, punto de fusión, resistencia etc.

La materialidad del ferrocarril tiene una similitud con el espacio y las prácticas dado que otorgan representaciones a los espacios y por lo tanto brindan miradas de reproducción social con sus propias contradicciones y prácticas desde el arco narrativo hasta el acto sustantivo. Esto se ilustra con el caso de Jesús García Corona, también conocido como el héroe de Nacozari, él siendo hijo de un mecánico de taller de ferrocarril aprendió el oficio de fogonero y realizó distintos viajes de Agua Prieta a Nacozari, fue ahí donde fue ascendido a maquinista. En el ferrocarril de la compañía The Moctezuma Copper Co. en donde se transportaban los materiales extraídos de la mina de la población de pilares.

Se cuenta que en el día 7 de noviembre de 1907 él se encontraba dispuesto a partir hacia la estación minera de 'El Porvenir'; cuando había recorrido aproximadamente 1 km, el fogonero de la locomotora, llamado José Romero, hizo saber que el fuego del fogón que alimentaba la locomotora comenzaba a soltar chispas mientras que los vagones que

transportaban dinamita se encontraban cercanos razón por la cual Jesús García subió la locomotora para sacar el tren del pueblo y evitar la catástrofe. Se cuenta que cuando ya se encontraba lejos de la población intentó sortear una pequeña pendiente cuesta arriba para que, una vez alcanzada la cúspide, él saltará de la locomotora y permitirá que el tren tomará cuesta abajo y descarrilar en una curva lejos de la población; sin embargo, la dinamita hizo explosión y pulverizó a la locomotora y a Jesús. Entre las historias que se han transmitido en generaciones de ferrocarrileros afirman que heroicamente alcanzó a decir la frase: ¡Váyanse!, déjenme solo yo estoy corriendo mi suerte, mientras que otras historias mencionan que sus últimas palabras fueron: ¡pídanle al padre una misa por mí! me voy a mi muerte.

**Imagen 14.**

*Jesús García Corona "El héroe de Nacozari"*



Nota: Adaptado de Secretaría de Cultura [Fotografía], por Gobierno de San Luis Potosí, 2022

<https://slp.gob.mx/secult/Paginas/Jes%C3%BAAs-Garc%C3%ADa-Corona,-figura-representativa-del-gremio-ferrocarrilero.aspx>

El reglamento es claro en el caso de los trenes de carga ya que se deben cargar por peso, y los vagones más pesados o peligrosos aquellos que contenían material inflamable siempre se encontraban en la parte final del tren ya que estos no deberían ir cercanos a las locomotoras, pues en el caso de un accidente las consecuencias podrían ser mayores si no se colocan de esta forma. En el caso de los trenes de pasajeros existía un procedimiento similar ya que los vagones dormitorio y de primera especial se situaban al final, le seguían los vagones de primera y el frente iban los vagones de segunda, otorga cierta seguridad a aquellos que pagarán un boleto de mayor costo.<sup>13</sup>

### Imagen 15

*Reglamento de transporte*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega, (2022)

---

<sup>13</sup> El reglamento especifica definiciones para poder sortear los horarios de operación de un tren, las definiciones básicas consisten en: máquina, tren, tren regular, sección, tren extra, extra, extra de trabajo, tren superior, tren de derecho superior, tren de clase superior, horario, suplemento al horario, itinerario, movimiento de un tren regular, división, distrito, vía principal, vía sencilla, dos o más vías principales, corriente de tránsito, estación, estación de registro, escape, ladero, espuela, señal fija, patio, máquina de patio, piloto, registro de trenes, velocidad reducida, velocidad de patio, y estación de boleto de despacho obligatoria.

Existe una gran diversidad de materialidades alrededor del ferrocarril: estaciones, vagones, trenes, pero también existen otros que son más pequeños y que son de vital importancia para llevar a cabo las actividades cotidianas, por ejemplo las banderas de cambio de vía, que indicaban en qué dirección se dirigía un tren antes de que llegara, esta bandera del cambio de vía mantenía candados de seguridad que solamente los trabajadores de vía, así como garroteros y maquinistas contaban con ellos, se debía garantizar un encuentro de trenes sin que hubiera accidentes. En este caso, cuando un tren de pasajeros y un tren de carga se encontraban, la preferencia sobre el paso de vía principal era para el tren de pasajeros, era una prioridad, y si era su recorrido en los tiempos programados, las maniobras que tenían que hacer los garroteros se debían hacer cuando el tren parara casi en su totalidad antes del cambio de vía, así que el garrotero debía correr hacia enfrente para poder realizar el cambio de vía y así el tren pudiera pasar; el garrotero se quedaba para volver a poner el paso de vía en su estado original o en ocasiones el garrotero de la parte posterior del tren era quien se encargaba de esta maniobra. Así, se mantenían una serie de señales que estaban plasmadas en el reglamento, y sobre este reglamento todos los trabajadores debían y trenistas, así como jefes de estación debían sujetarse para poder realizar adecuadamente su trabajo<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Reglamento General se le otorgaba a todos los empleados que estuvieran relacionados en alguna forma con los horarios, para ello era necesario que aprendieran casi todas las disposiciones del reglamento, así como horarios, suplementos e instrucciones para que las cumplieran cabalmente y en caso de que existieran dudas en cuanto a la interpretación deberían solicitar las explicaciones a su superior inmediato, además que los empleados deberían obtener los reconocimientos correspondientes, así como aprobar los exámenes de conocimiento del reglamento.

A esto se aunaban otras disposiciones adicionales como la cooperación entre miembros, la prohibición de cualquier clase de distracción en horas de trabajo, fumar o beber o consumir alguna droga o aceptar gratificaciones por desempeñar sus servicios; deberían encontrarse aseados y en buenas condiciones los lugares de trabajo, de la misma forma, deberían existir las indicaciones e informaciones autorizadas para la ubicación de los edificios, así como los departamentos. Ante todo, se esperaba que los empleados pudieran sortear los intereses de la empresa cuando estos se encuentran comprometidos.

De la misma manera el reloj era necesario para poder sincronizar a todos los trabajadores y pudieran realizar sus actividades diarias; esto era determinante ya que, puntualmente, todos los días, al mediodía, las oficinas telegráficas debían sincronizar sus relojes reguladores reglamentarios; a la par, tenían que hacerlo todos los trabajadores que contarán con su reloj reglamentario, este lo deberían utilizar solamente cuando se encontraba en el servicio<sup>15</sup>.

#### Imagen16

*Reloj de cadena marca Elgin*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2022)

---

<sup>15</sup> Los trabajadores que debían sincronizar su reloj eran: superintendentes, ayudantes del superintendente, jefe despachadores, despachadores, jefes generales de patio y ayudantes, jefes de patio, mayordomo de patio, conductores, maquinistas de camino, maquinistas de patio, pilotos, garroteros de camino, ayudante de maquinista, proveedores, mayordomos de casa de máquinas, ingenieros de división, ingenieros ayudantes, jefes de vía, supervisores de vía, reparadores de motores, sobre estantes, mayordomos de vía y ayudantes, guardavías, motoristas y sus ayudantes, gueros y empleados que manejan maquinaria de vía.



Los relojes deberían ser siempre examinados por un inspector autorizado y una vez hecho esto expedirán un certificado correspondiente por lo menos cada 3 meses, en cada ocasión el trabajador debía mostrar una tarjeta que indicaba que de manera continua se revisaba su reloj, no podía existir una variación máxima en todos los relojes reglamentarios de 30 segundos por semana; cuando las revisiones sucedían eran los superintendentes, los distintos jefes de departamento los que expresarán a través de un boletín que se efectuaría una inspección de relojes en las fechas y horas que ellos determinarán. Invariablemente los empleados comprarían las horas de sus relojes antes de emprender un viaje, lo mismo que con las hojas expedidas con instrucciones de los trenes, así como la comparación de registros que existían antes de cada viaje.

La vista más romántica del uso de un reloj es aquel que cuenta con una leontina, que es una cadena que se sujeta del cinturón y a la vez sujeta al reloj dentro de su bolsillo correspondiente, esta visión correspondía a aquellos viejos ferrocarrileros que de acuerdo al puesto que desempeñarán, optan por tener un reloj de bolsillo y no uno de muñeca; el personal que viajaba en tren de pasajeros se destacaba por un traje de color azul y con un gorro del mismo color en donde había una pequeña placa que permitía saber cuál era la ocupación de dicho trabajador, a bordo de los vagones de pasajeros iban los conductores, los garroteros, el agente de publicaciones, este último era la única persona autorizada para poder vender artículos en el tren, refrescos, cervezas, botanas, dulces, sin embargo, muchos comerciantes subían al tren para vender distintos productos, otros comerciantes vendían sus productos abajo del tren, principalmente en las estaciones donde el tren permanecía varios minutos.

De la misma manera cuando se trata hablar del hogar se puede mencionar los campamentos móviles llamados cuadrillas, que eran vagones tipo furgón que se dividían a

la mitad en su interior y era para que dos familias pudieran vivir y a la vez trasladarse en los lugares en los cuales necesitarán trabajadores de vía; verlos cruzar a lo largo de la vía del tren cuando eran remolcados un lado a otro significaba una gran experiencia, podías observar cómo los vagones habían sido modificados de tal suerte que, en el espacio que existe entre las ruedas se construían corrales para gallinas y para cerdos, iban también oscilando de un lado a otro, pero siempre firmes, las macetas que las señoras acomodaban en las ventanas que habían sido construidas a través del metal y mostraban rasgos de la soldadura cuando fueron hechos, era impresionante ver cómo existe un tren donde viajaban familias de trabajadores y se instalaban de un lado a otro en distintas temporalidades y en distintos lugares. Cuando se instalaban en algún sitio trabajadores de vía que vivían en campamentos fijos, construían una vía improvisada donde con mucho cuidado se instalaban los vagones que integraban el campamento móvil, y el no ocupar un espacio que era continuamente utilizado para el tránsito de los trenes era común que los vagones permanecieron ahí meses o incluso años.

Muchas poblaciones fueron beneficiadas por el ferrocarril, se decía que en cada pueblo donde pasaban había cuatro figuras importantes, el cura, el presidente municipal, el maestro y el jefe de estación. Había muchas estaciones con jefe de estación, en ocasiones había telegrafistas que les ayudaban; aprender el oficio del telégrafo era toda una proeza, al igual que para cada puesto todos tenían que aprender desde que eran mocitos, pero había que tener muy buen oído para distinguir las palabras y sobre todo los puntos y las líneas, que eran la clave del sonido, el telégrafo servía para comunicarse entre estaciones y también para entregar mensajes que no necesariamente tenían que ver con el ferrocarril, esto era antes de que existieran los teléfonos conectados entre estaciones.

Aún recuerdo cuando me enseñaban los puntos y las rayitas para poder comunicarme a través del telégrafo; el telégrafo era un mecanismo distintivo de todas las estaciones, esta actividad se hacían estaciones donde hubiera jefe de estación o bien estuvieran los telegrafistas, las instrucciones para el encuentro de trenes se hacía a través de este instrumento, para ello se requería una gran sensibilidad para transmitir las señales a través del telégrafo y formar la palabra correcta, de la misma manera el telegrafista debía tener la capacidad para escuchar con nitidez las instrucciones que por ahí le mandaban.

Evoco cuando ensayaba los puntos y las rayas en un escritorio y con una pluma simulaba los sonidos de las palabras, no era una tarea fácil para mí, pero cuando aprendí a algunas de las palabras y a distinguir las platicaba con el telégrafo que se encontraba conectado a la línea del ferrocarril, mi papá transmitía primero un mensaje a través de la línea preguntando si se podía realizar alguna práctica sobre la línea, y eso lo hacía en los horarios en los que no existían aglomeraciones de trenes. Esto me ponía a la vez más nervioso, sabía que al menos una o dos personas podían escuchar lo que yo estuviera escribiendo y se podrían dar cuenta de los errores que podía cometer.

Lawrence y Low (2006), argumenta sobre cómo “las etnografías clásicas nos ayudan a comprender cómo se construyen los roles y la adaptación así como la integración ecológico, social y simbólica de un lugar” (p. 46); existen variaciones para la adaptación de los ferrocarrileros de acuerdo al ambiente, el lugar y entonces se desarrollan, existen variaciones en términos de la actividad que desarrollaban así como la tecnología utilizada y por supuesto la capacidad organizativa su organización con el entorno que la rodeaba; por lo tanto, el espíritu de los objetos se plasma a través del espíritu de las personas y de la connotación simbólica que cada trabajador otorga. Los elementos más pequeños

determinan ciertas conductas al igual que los traslados y por supuesto las nuevas integraciones surgidas posterior a la privatización de los ferrocarriles.

### **3.2 Las prácticas materiales**

Humberto Briseño ve con añoranza cuál fue el transcurrir a lo largo de su actividad como garrotero y jefe de patio, por relata que anduvo mucho tiempo, primero como un garrotero de patio, en Acámbaro, Guanajuato y después cuando se cansó de estar en el mismo lugar estuvo en el sistema ferroviario conociendo muchos lugares, conociendo gente y además contactándose con personas que trabajaban en las oficinas generales en la Ciudad de México, esto le permitió que pudiera trabajar en un nivel Sistema Nacional y no solamente en divisiones como lo hacían la mayoría de los trabajadores, observaba cuál era el lugar donde se necesitaban trabajadores y pedía que lo mandaron en calidad de “prestado”.

Cuenta Humberto que estuvo en el puerto de Veracruz y en tierra blanca, después se fue al sureste mexicano y anduvo durante muchos años en el valle de México, el lugar que más le impactó fue la ruta de Guadalajara hacia el Pacífico y la que corría de San Luis a Monterrey - la línea del Pacífico es la mejor pagada- como hacía recorridos muy largos el pago se duplicaba o triplicaba ya que lo hacía de manera continua.

Te estoy hablando de hace 50 años de 1967, ya para ese tiempo tenía seguros 1500 pesos a la quincena y en ese momento el mejor pagado como profesionista en una escuela ganaba la mitad de eso por quincena. A diferencia de otras divisiones, la división Guadalajara que era del ferrocarril del Pacífico era muy meticulosa para realizar los pagos, en las divisiones que estaban más cercanas al centro del país

usualmente te robaban las horas extras o bien les recortaban y a veces los tomadores de tiempo te tomaban menos horas de traslado, muchas veces ellos se quedaban con cierto porcentaje, pero otras veces tenías que hacer acuerdos para que no te robaran y tenías que dividir a la mitad esas horas extras. La lógica era que todo ese pago adicional ocurrió después de que trabajaras 8 horas de tiempo regular, y de acuerdo al recorrido estas horas extra te las iban pagando doble e incluso como tiempo triple. Existían viajes de Monterrey a Nuevo Laredo que transportaban semillas y tardaban 4 días y era muy tardado mover a esos trenes pues no existían los medios de comunicación adecuados para poder otorgar las instrucciones; había ocasiones en que el tren se volvió a tu hogar a la mitad del desierto ya que podías quedar esperando a otro tren en un escape horas o incluso días, debía ser cuidadoso porque debías llevar ropa adecuada para un calor y frío extremos, cuando no llevaba suficiente comida tenías que caminar para pedir que te vendieron unos frijoles o unas tortillas en casitas que se veían perdidas ahí en el camino. A veces en la Huasteca potosina en la ruta de Tampico que parte de San Luis, las lluvias torrenciales hacían que tu hogar se convirtiera en un vagón en medio de la sierra, pues estas lluvias y los terraplenes hacían que el tren no pudiera transitar adecuadamente y te detenías hasta obtener nuevamente instrucciones cuando la lluvia había disminuido. El tren y tus compañeros se convierten en parte de tu familia, esas penurias las compensaba la paga que contaba como horas extras y triples; lo que no se nos pagaba por la maroma que hacían para pagarte pues no reclamábamos, porque eran realmente muy buenos salarios, mejor que Pemex y la Comisión Federal de Electricidad. (Briseño, 2018).

La jubilación de ferrocarriles en el año de 1997 hizo que muchos de aquellos trabajadores transformaran sus actividades, en Kansas City Southern de México otorgaban un salario alrededor de 17000 pesos, así que se fue el gancho para que algunos trabajaran y adicionalmente se respetarán las pensiones y los salarios respectivos.

Humberto menciona que le gustaba trabajar siempre donde hubiera dinero y que además le permitirá conocer lugares, a pesar de que viajas en un tren, las travesías hacían que “te conectaras con la naturaleza y con la creación, en medio de la noche podrás ver las estrellas incluso observar las cascadas y montes a cualquier hora del día” (Briseño,2018).  
Recuerda con nostalgia la Huasteca Potosina:

Recuerdo una cascada ubicada en el rio Micos, donde la vía del ferrocarril serpenteaba a una altura de 50 a 80 metros, en las noches de luna llena, la luna se coronaban a los costados y hacía brillar en medio de la noche al tren que de 140 unidades o sea como 3 km de largo y alcanzas a ver los extremos desde la locomotora hasta el cabús. Trabajar y viajar hacía que compartieras más con tus compañeros que con tu propia familia, te permitía preguntarte ¿qué es lo que pasa con nosotros? ¿cómo es que estamos ahí? sí habrá alguien viéndonos desde arriba. Resulta entonces paradójico recorrer noches heladas en el desierto, soportar el calor en lugares donde no encontrabas dónde comer, a veces batallabas por agua y por comida, a veces pensabas en todo aquello que te rodea, piensas cómo tu trabajo se va haciendo tuyo y el tren te hace de él (Briseño, 2018).

Los garroteros, además de enganchar vagones y asegurarlos para que puedan frenar, revisar si hay descomposturas en el camino y verificar la correcta posición de los vagones, debían hacer uso de una serie de señales que se basaban en la combinación de

5 colores y una serie de maniobras que se realizaban para modificar el movimiento de los trenes; así, durante el día utilizaban movimientos con la mano y en las noches realizaban las señales con lámparas, bengalas, linternas; el color rojo se utilizaba para detener totalmente un tren, mientras que el verde se utilizaba para proseguir, el color blanco se utilizaba para proseguir de acuerdo para otros usos prescritos, el color azul se utilizaban cuando se protege un equipo y no debía moverse, mientras el color amarillo significaba obstrucción temporal en las vías. Estos colores aunados a los movimientos de los brazos permitían que el tren se detuviera o avanzará en caso de que fuera necesario.

Si el garrotero realizaba un movimiento oscilatorio la altura de su cintura, aproximadamente de 45 grados, significa que el tren debía parar, si realizaba un movimiento lento horizontal con brazo extendido a través de la vía significaba que debía reducir la velocidad, cuando el garrotero movía de arriba abajo y de abajo arriba verticalmente varias veces significa que el tren debía proseguir, cuando se realizaba un movimiento vertical en círculo a medio brazo a través de la vía significaba que el tren debía retroceder, de igual manera cuando había un movimiento vertical en círculo con brazo totalmente extendido a través de la vía significaba que el tren se había dividido, cuando se realizaba un movimiento horizontal arriba de la cabeza cuando el tren estaba parado significaba que debían aplicar los frenos de aire, y si el garrotero mantenía a brazo extendido sobre la cabeza estando el tren parado significaba que debía aflojar los frenos de aire. Es así como existía una comunicación entre los miembros que integraban un tren, aunque de manera posterior, todas estas reglas fueron sustituidas por el uso de intercomunicadores, algunos garroteros combinaban los comunicadores con movimientos de mano y lámparas.

Existían, una serie de señales y sonidos que emitían los silbatos las locomotoras, era una especie de clave morse con sonidos cortos y sonidos largos, por lo cual el reglamento mencionaba que deberían realizarse de manera clara y precisa con la intensidad y duración proporcionadas a la distancia a donde se intenta comunicar. Existían 26 señales que los maquinistas deberían saber, todas ellas importantes; sin embargo, las más importantes eran: cuatro pitidos cortos para pedir señales a una estación: dos pitidos largos, uno corto y uno largo, cuando se aproximaba a un cruce, calle o camino; cuando se encontraba ganado o una persona sobre la vía se realizaba una sucesión de sonidos cortos; en el momento en el que se pitaban 6 sonidos largos era una indicación de accidente y llamada a las cuadrillas para que pudieran prestar auxilio, por lo tanto debería realizarse a intervalos; cuando el maquinista realizaba estas señales de comunicación y obtenía una respuesta satisfactoria emitía dos pitidos cortos.

Esta serie de indicaciones permitía que los trabajadores pudieran desempeñar un trabajo adecuado, además permitía construir a través de estos símbolos, códigos de conducta en el trabajo que muchas veces se reflejaban en sus actividades personales. De ahí que los ferrocarrileros consideren que se les tenía en alta estima, en algunas estaciones o localidades donde no contaban con agua suficiente, el ferrocarril se encargaba de transportar carros tanque con agua para repartir entre esas poblaciones, se realizaban actividades culturales y servicios sociales a través de esas comunidades que dependían directa e indirectamente del ferrocarril.

Ya sea a través de un instrumento, un objeto, un trayecto, un hogar o un sonido, los lugares se transforman y no existe solamente esa lógica de un lugar; existe a través de la experiencia ferroviaria un sinnúmero de significados que ejemplifican una lógica de trabajo,



una forma de convivir que se relata a través de pequeños momentos que suman toda una vida.

Harvey (2005) afirma que “el espacio y el tiempo son categorías básicas de la existencia humana, donde raramente se discute por sus significados y que la mayoría de las ocasiones tendemos a dar por sentados y otorgarle determinaciones de sentido común” (p. 225), es un análisis cómo es que la materialidad coincide, en qué se discute raramente los significados de los símbolos que derivan de ella, se construyen percepciones en donde no corresponden los objetos con los sujetos sin apreciar la complejidad existente en ambo. Por lo tanto, “dentro de la cultura material se han estudiado procesos como los de consumo y producción, que toman en cuenta el mundo de los objetos a partir de sus flujos y de sus transformaciones sus particularidades y cualidades (Ingold, año, p. 31). Por lo tanto, los objetos materiales parecieron desaparecer trabajados por los mismos objetos de los cuales han dado luz.

Rodolfo menciona que:

El principal instrumento de trabajo que utilizaba en cuestiones de control de trenes, descarrilamientos o para prevenir accidentes era el uso de los petardos y las luces de bengala, en caso de que ocurriera una descompostura o accidente y un tren viniera de frente se deberían tener estos implementos para poder abanderar el tren y colocar por lo menos a 1 km de distancia las señalizaciones para que el este tren pudiera detener su marcha, no importa el clima que hubiera e incluso si había túneles o puentes, lo importante era tomar las medidas de precaución necesarias; como garrotero también era importante usar lámparas, obtener las llaves que abrieran adecuadamente los candados de los cambios de vía porque luego había llaves “hechizas” que no abrían bien los candados, las llaves originales abrían muy

bien los candados, ahora los de Kansas si los traen bien vestidos ahí con camisolas, casco y chaleco, botas, nosotros comprábamos todo, lo único que nos daban eran impermeables y nos guantes bien duros, que uno ni los poda doblara, siempre me puse, guantes, apoco puede trabajar con guantes, ¿no te resbalas? siempre pude, ahí andaban los otros con manos callosas. (Alcaraz, 2019).

A la luz del transcurso los trabajadores del ferrocarril durante muchos años existieron discursos donde se contaban los vicios y el pésimo comportamiento de los trabajadores, de igual manera se escuchaban los discursos que hablaban sobre el mal manejo de la empresa los escándalos de corrupción directivos y líderes sindicales.

Existen una serie de visiones donde se hablan de los acontecimientos pasados y que aún permanecen en el imaginario ferrocarrilero, son ilustrativos dentro de los trabajadores ferroviarios fueron los líderes sindicales, lo que más recuerdan por sus actos de corrupción, desde Jesús Díaz de León, conocido como “el charro” impuesto en 1947, a partir de ese momento a todo líder sindical coludido con los intereses gubernamentales se le denomino “líder charro”, Luis Gómez Zepeda, quien fungió como gerente general de ferrocarriles nacionales durante los años 70, y 80, hasta el actual líder sindical, Víctor Flores Morales.

Humberto Briseño recuerda que unos años antes de que Gómez Z dejará de ser gerente general, Ferrocarriles Nacionales hizo una compra a Kansas City Southern o material rodante en furgones que se encontraban distribuidos en todos los escapes de las estaciones en el norte del país, eran miles de furgones en calidad de chatarra, el fraude consistió en que compraron a Kansas City 400 mil unidades como nuevas y sin embargo

no lo eran, metieron a los furgones en todos los escapes posibles desde San Luis Potosí hasta Nuevo Laredo, desde Matamoros a Mexicali, y ahí olvidaron todos esos furgones e hizo que los trenes tardarán mucho en sus recorridos dado que no había escape libre para que pudieran realizar los encuentros; hasta el día de hoy hay furgones abandonados en escapes, dejaron muchos abandonados en vías que ahora ya están desmanteladas, principalmente en los ramales, rumbo a El Oro, rumbo a Zitácuaro, o por ejemplo Cuautla, en donde sea.

En la actualidad la corrupción sigue existiendo, ya que no se contratan a hijos de ferrocarrileros como se hacía antes, ahora si tú quieres trabajar en ferrocarriles como Kansas City Southern o Ferromex tienes que afiliarte por obligación primero al sindicato, de lo contrario no te dejan realizar ningún examen para que puedas trabajar en ferrocarriles; por ejemplo, el sindicato decide cuánto te cuesta determinado puesto, oscilan de 100 mil hasta 200 mil pesos, eso ocurre solamente en el sindicato donde te cobran descaradamente, porque todavía te falta darle un moche a la empresa, como en Kansas City Southern donde toda su cuestión administrativa se encuentra en Monterrey; de esta manera se mantienen lógicas sindicales y de corrupción para acceder a trabajar en el ámbito ferrocarrilero (Briseño, 2018).

Humberto menciona que en la actualidad las tripulaciones son más pequeñas ya que se optimizan recursos para laborar, provocando que las plazas sean más escasas y por lo tanto competidas, esto principalmente en el trabajo a bordo del tren ya que para el mantenimiento tanto Kansas y Southern y Ferromex subcontratan a empresas para el mantenimiento de la vía.

En la opinión de los trabajadores el olvido y deterioro del ferrocarril se debe a distintos factores, algunos de ellos consideran que el Gobierno y los gerentes generales de ferrocarriles fueron quienes causaron el declive, mientras que otros aluden que fueron los mismos ferrocarrileros quienes, al no cumplir con las jornadas laborales completas, llegar en estado de ebriedad o bien incumplir el reglamento, hicieron que las finanzas de la empresa se volvieran insostenibles; entre estos factores existen, además, esos matices de color gris que oscilan entre el discurso de culpabilidad donde Ferrocarriles Nacionales se transforma en una empresa ineficiente. Se retrata la nostalgia, al progreso, y a la modernidad que significaba trabajar en Ferrocarriles Nacionales de México, principalmente son añoranzas, nostalgias y también grados de rechazo.

Guillermo Bolaños menciona que una de las desventajas de haber trabajado en el ferrocarril fue lo complicado de alejarse del hogar, dejar a la familia siempre fue difícil, así como a sus niños y a su esposa, además que ellos sufrían de la ausencia del padre y del esposo, “cuando yo llegaba a mi casa después de 15 días o un mes de no verlos me daba pena que llegara tomado y con toda mi ropa sucia, casi siempre lleno de chapopote y grasa” (G. Bolaños, 2018).

Guillermo Bolaños recuerda durante los viajes cuando el vagón tara, se convertía en su hogar y se transportaba entre tantos fierros un catre, un buró y un ropero. Cuando había comisiones grandes en el departamento de básculas generalmente viajaban cuatro personas, dos ayudantes y dos mecánicos y en ocasiones un inspector, (en rutinas normales iban una o dos personas). Y en medio de tantos fierros y conocidos él está orgulloso de haber pertenecido al departamento de básculas.

Sí, el departamento solo a poquito no se veía así de nivel, pero pesaba mucho el interior porque todos los problemas que había en pesos de vagones siempre se reportaban a la Ciudad de México a través del departamento de básculas. Si existían reportes en puertos como Tampico, Veracruz o Salina Cruz había que atenderlos de inmediato pues llegaba mucha carga en barcos como el trigo, o bien movilizar el maíz de una ciudad a otra; te están cargando con 70 toneladas a cada furgón lo de la serie 7; otros eran los de la 9, que eran los furgones más largos; el furgón más grande te pesaba 27 toneladas; el “unir servir”, que era el serie 9; la serie 7 pesaba 21 toneladas en peso bruto; entonces para 70, eran 49 toneladas y lo pesaban en Tampico y ahí se venía el tren ya sea a San Luis o no sé a dónde o México, llegaba con menos carga, que era lo que pasaba; llegaba un telegrama al ingeniero que decía: sabe que su báscula está mal, ¿cómo? Si la acaban de revisar, ahí va uno el que estuviera más cercano ya te hablaban o te mandaban un telegrama y te decían vete a Tampico, que la báscula está dando 10 toneladas de diferencia, ahí va uno con el carro tara, para salir de dudas

Para comprobar la veracidad de su trabajo ligado a los pesos y contrapesos, usualmente se encontraba otro compañero un jefe de estación o alguien que pudiera ver esas diferencias, y sucedía que varias personas en contubernio hacían que el tren se parara en pequeños ramales usualmente donde no hubiera mucha gente y ahí me tiene el tren para “caparle” el producto, por lo tanto, los vagones llegaban con menos peso, en ocasiones hasta 10 toneladas menos por vagón. Cuando nosotros comprobamos por medio del carro tara que las básculas funcionaban correctamente, usualmente se iniciaba una investigación contra los tripulantes el tren, pero a veces y a todas las autoridades estaban coludidas y pasaba como desapercibido ese robo. De la misma manera con el carro tara se demostraba que

éste no se podría modificar para cambiarle el peso porque estaba soldado por las puertas; contenía el peso correcto del vagón más el metal añadido y todos estaban verificados y sellados por la Procuraduría Federal del Consumidor. De esta manera, el trabajo en básculas se garantizaba en todos los puntos donde se requerían, pues solamente había cómo 20 carros de este tipo en todo el país; es como si el vagón fuera tu mochila la del jale con esa comprobamos peso a donde fuera que nos necesitarán (G. Bolaños, 2018).

Guillermo menciona que su hermano Cuco que trabajaba también en básculas era muy incumplido, con el dinero que ganaba se iba a tomar y desaparecía por días, después aparecía “con la cola entre las patas” pidiendo disculpas, pero lo tenían que sancionar, el sindicato lo sancionaba de uno a dos meses sin trabajo; ahí lo importante era que supieran realizar algún otro oficio para poder comer a lo largo de esa suspensión.

De esta manera el trabajo se ligaba con todas las actividades de la vida del trabajador, por lo tanto, las experiencias percepciones directo de los espacios de trabajo y a lo largo de la vía se transforman en experiencias del cuerpo, donde existe una serie de relaciones que dramatizan las formas de socialización y la predisposición del ferrocarrilero con su entorno; el ferrocarril se transforma en palabras de Low y Lawrence (2006) “en ‘piel social’, donde se representan la frontera de la sociedad y los escenarios simbólicos donde se realizan los dramas de socialización cotidiana” (p. 27).

La cultura ferroviaria se convierte en un agente regulador de comportamientos para distintas situaciones que se conceptualizan de acuerdo al tipo de situación que se viva dentro de su propio espacio o en el ajeno. Una de las actividades simbólicas cuando un trabajador recibía su primer sueldo, era que éste estaba destinado para que lo gastará

invitándole una borrachera a sus compañeros, se inventaban una suerte de “compañerismo”, los trabajadores viejos convivían en cantinas, pulquerías o tiendas donde vendieron alcohol y cervezas, en muchas ocasiones lo hacían en horarios de trabajo. Así, cuando un nuevo trabajador ingresaba, éste debía de invitar una borrachera a sus compañeros para que estos no lo molestaran y a la vez él se transforma en cómplice para no realizar una queja ante las autoridades y el sindicato.

Por otro lado, empresas que utilizaban los servicios de Ferrocarriles Nacionales tenían en alta estima y bien reconocidos a los ferrocarrileros. Guillermo recuerda cómo una vez con su hermano Magdaleno fueron contratados por una empresa para que arreglaran las básculas que ahí se encontraban, era una empresa era una harinera que se encontraba por el rumbo de Irapuato, así que les preguntaron cuánto era lo que les iban a cobrar para que fueran a verla, esa báscula pesaba tráileres completos, entonces realizaban una visita para ver las condiciones en las cuales se encontraba la báscula y posteriormente otorgaban su diagnóstico, para ello una vez identificado el problema sin necesidad de tener que suplir por una pieza original aquello que no se encontraba en buen estado, se iban a la comunidad más próxima donde hubiera un tornero para que el elaborará la pieza “a veces cobrábamos mucho más dinero de lo que hubiéramos cobrado con una tarifa normal, pero le teníamos que hacer así porque nos tenían prohibido en ferrocarriles ir a componer básculas de otras empresas, y además nos estaban con respeto porque solucionamos sus problemas rápidamente” (G. Bolaños, 2018)

Magdaleno hermano de Guillermo hizo muchas reparaciones en otras empresas donde mostraba a ingenieros sus conocimientos callando las críticas que le hacían por no haber estudiado una carrera; recuerda que en una ocasión lo llevaron a unas minas por el rumbo de San Luis Potosí, esta escala no estaba contemplada dado que realizan un

trayecto de Monterrey hacia la Ciudad de México, pero el jefe de estación de San Luis se enteró de su llegada y les dijo que los andaba buscando un ingeniero de unas minas cercanas, así que fueron a checar las básculas y preguntaron cuánto iba a cobrar, este señor, que era el administrador de las minas, se encontraba desesperado debido a que dos ingenieros habían intentado reparar las básculas en un transcurso de 3 meses y aún no encontraban la solución.

Ya fuimos y nos llevó, y le dijimos al jefe de estación que nos llevara el carro a la estación de Santiaguito, ¿pa' qué? pues ya le dijimos y le dimos 100 mil de aquellos tiempos (1991) y de volada, y nos dejó la máquina, el ingeniero le dice a mi hermano: ingeniero ¿cuánto nos va a cobrar? cuál ingeniero, tu cállate no digas nada me dijo mi hermano, los ferrocarriles pudieron vender la asesoría y mantenimiento a través de la empresa y cobraban tres millones por repararlos (G. Bolaños, 2018).

Una vez que Magdaleno hizo el diagnóstico le dijo administrador que solucionaba el problema ahí en tres horas, por lo que quedó asombrado ya que los ingenieros no habían podido encontrar cuál era el error en la báscula, así que Magdaleno y Guillermo comenzaron a trabajar, alguien se colocaba debajo de la báscula y el otro tenía que estar arriba, y como ya conocían muy bien ese tipo de básculas que denominaban "romanas" empezaron a reparar con una pequeña lámina dónde la báscula tenía que hacer contrapeso, después de haberla soldado y ajustado en cuatro horas quedó lista,

¿Oiga pues como le hicieron? aquí ya llevan tres meses y no podían arreglar, esos son secretos, de ahí nos llevó a comer a un restaurante de mariscos, nos regaló unas botas de casquillo de las buenas, hasta nos ofreció trabajo ahí, pero no el sueldo no daba tanto ya demás uno ya estaba acostumbrado a nadar libre viajando



y ya luego se venía el fin de ferrocarriles y mi hermano ya estaba por jubilarse ¿cómo lo iba a dejar perder? (G. Bolaños, 2018).

El trabajo en ferrocarriles era generoso, además del sueldo que en muchas ocasiones pagan viáticos, existía un trabajo seguro donde solamente dependía de cada una de las personas cuidar el trabajo, sí tenían gusto por su trabajo entonces lo hacían con mayor responsabilidad y entusiasmo, de lo contrario desarrollaban otras prácticas donde intentaban obtener beneficios a través de otros medios no siempre legales.

La mayoría de los antropólogos enfatizan las características sociales y culturales que se desprenden de la interacción de los objetos. Sin embargo, debe abordarse como una sustancia que transcurre entre la interacción de todos estos elementos, pues se caracterizan en el cuerpo. Low y Lawrence (2006), menciona que:

El concepto de habitus en Bourdieu, permite explicar las virtudes morales quizá se adquieren a través del contacto social, emocional y de las intenciones, por lo tanto, los objetos determinan las conductas por las cuales las personas pertenecientes a un contexto social pueden interactuar con otros contextos y a la vez reconocerse a sí mismos (p.27).

La constante interacción contribuye a dimensionar los espectros espaciales y materiales por los cuales conviven los ferrocarrileros, que se expresan más allá del tendido de rieles y el sonido de las locomotoras.

Los objetos y el espacio permiten la reproducción de factores ideológicos, económicos, sociales, tecnológicos y que recrean una historia de vida que se ha formado

otra vez del espacio constante que emerge del ferrocarril, en su interior se han creado movimientos sindicales, políticos, culturales y sociales; como resultado, la construcción de la experiencia simbólica se debe a las relaciones continuas entre ferrocarrileros, la manera en cómo construyen ideales, conflictos, debates que transcurren de forma local y a la vez a lo largo y ancho del país por donde se extiende una vía férrea.

Existe, por consiguiente, una apropiación de la vida ferrocarrilera basada en sus relaciones culturales y la interacción de hechos con otros sectores de la población. Las experiencias ligadas a la percepción permiten transformar la experiencia y los símbolos y obtener significados ante la experiencia de un objeto, se evocan experiencias se moldean símbolos y además estos vuelven a regresar a la experiencia, este trabajo transcurre a través de todas las dimensiones sensoriales, recuerdan olores, sensaciones, experiencias, memorias.

Miller (1990), menciona que “la cultura material emerge y da fundamento a toda aquella sociedad objetivada, donde se crean formas de conciencia, habilidades que transforman la conciencia y las capacidades” (p. 6), por lo tanto, es un acto de creación constante que permite transmitir las reglas, métodos y enseñanzas que familiares y demás trabajadores transmiten de generación en generación. Los actos de enseñanza forman también un hábito de creación, de esta manera se desarrollan habilidades y transforma la conciencia de las interacciones y habilidades existentes; se reconstruyen a través del tiempo.

El entorno material permite que los ferrocarrileros mantengan sus propios mecanismos agencia; los objetos en sí, sirven para desempeñar el trabajo diario, se desarrollan entidades en sí mismas y mantienen redes entre todos sus miembros; el

conjunto de prácticas a través de la materialidad transforma la noción de materialidad y a su vez las actividades diarias. Así, el ferrocarril se compone de todos sus miembros, sus trabajadores y sus familias; el ferrocarril es el acto de ser ferrocarrilero, se construyen redes y ambientes que proporcionan identidad y textura a la vida diaria y por lo tanto a los modos de vida del ferrocarril.

Para ejemplificar, Vidler (1994) retrata estructuras arquitectónicas que han sido modificados y reutilizados de acuerdo con las distintas necesidades, ex teatros, ex estaciones de ferrocarril convertidas en museos, centro de reunión o bien que han sido reinventados a través de las prácticas sociales de los vecinos. Que transitan en un vaivén de categorías de lugar y no lugar, de espacios ocupados a espacios vacíos. Los espacios que ocupaba el ferrocarril se modifican a lo largo del tiempo, se impregnan de nuevas prácticas sociales y por lo tanto existen nuevas significaciones. Se aprecia cómo se reestructura el espacio doméstico a través de la apropiación e incorporación de nuevos elementos.

En el argot del ferrocarril las locomotoras de vapor se les llamaba “morenas” y a las locomotoras diésel “güeras”, las morenas eran locomotoras donde todos sus instrumentos para que funcionara podrían elaborarse en los talleres, se podían reconstruir, por lo tanto, tenían un trato más cercano con los maquinistas y les otorgaban nombres como: “Lupita”, “la Pinta”, “la Chimuela” y otros más. Mientras que las locomotoras güeras no propiciaban ese trato cercano porque todas sus partes se elaboraban en Estados Unidos. En este sentido, Duhau y Giglia (2008) afirman que

Los seres humanos se caracterizan porque continuamente manipulan, modifican y significan el entorno que los rodea, humanizándolo, por lo tanto, lo habitan,

entrefinos instrumentales y simbólicos, donde la primera se establece como un proceso de producción y establecimiento de instrumentos materiales, abrigarse, determinado por un contexto forma-espacial, localizado, constituye del lugar de la presencia, requiere del espacio físico (p.47).

Por ello era común que la convivencia estuviera relacionada con el quehacer diario de los que vivimos y de los que transitaban por los mismos caminos.

### **3.3 Trenes y Cabuses**

Antonio Rincón menciona que las locomotoras tenían personalidad propia, como aquellas que les decían las serie 3000, como la 30-30, que eran grandes y con gran potencia, creo que eran las de tipo “Niagara”; por ejemplo, durante la Revolución una de esas locomotoras participó en la toma de Zacatecas, la 30-30 que movilizó a las tropas en el norte del país al lado del general Francisco Villa, y Zacatecas era una plaza muy importante por la plata y el oro que había en sus minas, todo esto para poder seguir financiando a los soldados y militares que luchaban por la causa, por lo que era un lugar estratégico. Monterrey fue un punto clave para Villa al igual que las estaciones aledañas, también fue clave para la revolución Escobarista, en ese entonces sólo había dos estaciones principales para los trenes que venían de Saltillo y los que venían de Tampico, por eso en los años 60 se construyó una sola estación en la colonia industrial y dejó de funcionar en 1995, es en esa estación donde llegaba “el regiomontano” (Rincón, 2018)

Recuerda que el general Felipe Ángeles movilizó 18 trenes donde iban artillería y soldados y arribaron a Zacatecas el 19 de junio de 1914. “Creo que quedan en exhibición

algunas de esas locomotoras, la 30-30 está en la estación de Zacatecas, otra en Huehuetoca, Guadalajara, Puebla, Chapultepec y León” (Rincón, 2018).

De la misma manera, recuerda otros trenes famosos como el tren llamado “el regiomontano” que iba de México a Monterrey pasando por Saltillo, menciona que se le considera un tren de lujo y que hacía corridos directos que tardaban de 12 a 14 horas, por lo tanto, estaba acondicionado para viajes de tantos kilómetros por lo que, además de los carros dormitorio, llevaba un carro bar y un carro comedor.

También recuerdo que había un tren al que le llamaban “la marrana” que iba de Monterrey a Nuevo Laredo, y le decían así porque era un tren pesado y muy lento que se paraba en todas las rancherías y pueblos. Los trenes muchas veces adquirían el nombre de las regiones por donde pasaban, como el tren de pasajeros “el purépecha”, éste tenía la ruta de México a Uruapan, partía durante la noche a las 9:30 y llegaba a las 10 de la mañana, atravesaba los estados de México, Guanajuato y Michoacán, tenía vagones de pasajeros de segunda clase, primera clase, primera especial y dormitorio. Antes era el tren número 27 de México a Uruapan y el 28 de Uruapan a México, pero por el año 1987 se le bautizó de esa manera para que el servicio fuera más competitivo (Rincón, 2018).

Recuerda, el nombre del primer ferrocarril que se construyó en el país, se le llamó “el mexicano”, mote del Ferrocarril Nacional Mexicano que unía a México con el puerto de Veracruz, “después de esa ruta se fueron ligando otros estados como Nuevo León, Coahuila, San Luis Potosí, lo importante era crear una red que permitiera el intercambio de mercancías y el traslado de pasajeros” (Rincón, 2018).

La importancia de esta red, derivó en la construcción de rutas que adquirirían recorridos más largos y su construcción causaba conflictos por distintos motivos, en ocasiones era por la influencia de hacendados, empresarios y gobernadores lo que hacía que las rutas se construyeran en sus haciendas y terrenos, este fenómeno sucedía desde el primer recorrido completo desde 1887 hasta los últimos ramales hacía ciudades o empresas, ellos eran quienes decidían las rutas y el paso del ferrocarril.

Rodolfo recuerda con cariño cómo denominaban a los trenes que salían de Acámbaro a Escobedo en la mañana al cual decían “la lagartija” y ese mismo tren cuando así el recorrido de Escobedo a Acámbaro en la noche, lo llamaban “la tecolota”, también recuerda que el tren que corrían hacia Guadalajara lo llamaban “la burra”, todos ellos eran trenes que hacían paradas continuas y que incluso se podían parar en lugares donde no existía una estación; por ejemplo, el ferrocarril de pasajeros que iba hacia Lázaro Cárdenas, partiendo de Uruapan, paraba en todas las rancherías que se encontraban en el camino subiendo y descargando pasaje, recuerda en esta ruta mucha gente solía viajar en el tren debido a que la carretera que iba de Uruapan hacia Lázaro Cárdenas estaba llena de curvas, se encontraba en mal estado, lo que resultaba en más horas de viaje.

Un tren que siempre llamó mucho la atención y fue el más lujoso del país fue el “tren olivo presidencial”, que transportaba al presidente de la república, a ese tren se le llamaba así por su color verde olivo, y esos vagones se compraron cuando el General Plutarco Elías Calles era presidente. Era un tren hermoso lleno de lujos, estaba lleno de maderas preciosas, sedas, terciopelos y mantelería fina. Su primer recorrido lo hizo de Nogales a México, llevaba el cuerpo de la esposa del General

Calles que murió en Estados Unidos. Este tren contaba con seis vagones y el último presidente que lo usó fue el Licenciado Adolfo López Mateos cuando fue a dar el grito a Dolores Hidalgo en 1960, ahí se celebraron los 150 años de la independencia de México (Alcaraz, 2019).

Antonio menciona que otro tren famoso fue el denominado “Águila Azteca”, este tenía el recorrido de la Ciudad de México hasta Nuevo Laredo, pasaba por las ciudades de San Luis Saltillo y Monterrey, su recorrido era de aproximadamente 24 horas y sus primeros viajes los realizó durante la década de los años 50, era también conocido como uno de los trenes más seguros, pues se habían construido en Suiza y para realizar los viajes se compraron tres trenes completos, cada tren contaba con un coche correo, un coche exprés, un coche de primera, un coche de primera especial con regaderas, un coche comedor, tres coches dormitorios de distintas localidades y un coche observatorio.

Antonio menciona que este tren circuló con los colores de fábrica para distinguirlo de los demás trenes, era rojo, con blanco y letras amarillas, “se le hizo mucha publicidad en la XEW y estuvo en exhibición en la estación de Buenavista durante tres días, se le promocionaba como el primer tren europeo traído a México” (Rincón, 2018). Sin embargo, debido al estado de las vías del ferrocarril, estos vagones modernos y sensibles al rodamiento quedaron fuera de servicio rápidamente, se le reemplazó por otros vagones utilizando los mismos colores para que pareciera que eran los mismos que habían comprado en Suiza, aunque ahora los vagones fueran americanos.

Muchos ferrocarrileros mantienen un cariño muy especial a locomotoras vagones y cabuses, y es normal ver a ex trabajadores caminar a lo largo de la vía a veces solos y a veces con otros compañeros, cuando se acerca un tren casi siempre observan qué tipo de

locomotoras son, qué vagones arrastran, y esto les lleva a pequeñas platicas donde surgen las anécdotas que acontecieron cuando trabajaban, en ocasiones llegan a encontrar locomotoras viejas que aún se encuentran en servicio, que solamente han sido pintadas y se les ha mantenido activas y en mantenimiento. Cuando esto sucede suelen adivinar en qué líneas solían andar, incluso saber la manera y cómo funcionaban esas locomotoras. Lo mismo sucede con el cabús, que actualmente ya no se utilizan y al final del tren sólo se colocan instrumentos para medir la presión del aire.

El cabús era el vagón amarillo al final del tren, ahí venían el conductor, un garrotero y era donde se vigilaba que todos los vagones vinieran en orden, usualmente venían enganchados en los trenes de carga o los trenes mixtos, ellos eran muy característicos de todos los trenes hasta los años 90, cuando Nacionales de México dejó de existir, a partir de ese momento se utilizaron unas conexiones que señalan el final del tren se les conoce como aparatos de fin de tren (AFT), estos aparatos a comparación de los cabuses no necesitan de tripulación y cuentan con unos sensores que detectan posibles fallas en frenos u objetos que puedan arrastrarse y pongan en riesgo la seguridad del tren (Alcaraz, 2019).

De esta manera los ferrocarrileros perciben el paso del tiempo a través de la materialidad y de aquellas cosas que solían hacer, observan cómo con el paso del tiempo sus actividades ya no repercuten el ferrocarril actual, ya que se mantienen algunos puestos que son necesarios para mantener un tren, y dejaron de lado a todas aquellas personas que pueden trabajar el ámbito ferrocarrilero; la transmisión de conocimientos existía través de la experiencia, en las maneras en cómo se involucraban todos los días y cómo la cotidianeidad se encontraba atravesada por sus propias ideas y sus propios conceptos, pareciese que el tiempo se detuvo y dejó de existir, donde ya no se transmiten de



generación en generación estos conocimientos, los objetos quedan como recuerdos de todas las maneras de trabajar, de los engranes que conforman y unían las vías a la vez que unían familias, constituyendo su propia realidad social, constituyendo sus propios significados y dimensiones.

## CAPÍTULO 4

### **Ser Ferrocarrilero no se Aprende en la Escuela**

La vida cotidiana transcurre a través de constantes transformaciones producto de las relaciones sociales existentes; prevalece la construcción de símbolos y comportamientos asociados a situaciones determinadas por la temporalidad, la geografía, las cargas ideológicas y el conocimiento empírico. Entendido de esta manera, el ferrocarril transitó por significaciones del contexto global, nacional, institucional, social y por ende de los trabajadores.

Las interpretaciones transitan por contextos definidos en su propia contemporaneidad, por ello, en el transcurso de finales del siglo XIX se observa que el ferrocarril es sinónimo de progreso y conectividad comercial, esta visión perduró durante el movimiento armado de 1910 y en sus años posteriores, en esta ocasión debido a la importancia militar y el uso estratégico para trasladar tropas, gente, municiones y conectarse con otras ciudades; permitía un mayor desplazamiento, y evitaba que las tropas enemigas de ambos bandos tomaran el control de trenes y vías. Es durante este periodo que surge el romanticismo hacia el ferrocarril y queda plasmado en un sinnúmero de obras y por lo tanto, adquiere diferentes significaciones.

Las tropas se familiarizaron con los ferrocarriles, prueba de ello es la existencia de múltiples corridos que dan cuenta de las hazañas e historias de esta época, reafirmando la importancia de los ferrocarriles en lo estratégico y en el campo laboral, personificaban un modo de vida plasmado en personajes como Jesús García, Genovevo de la O, y posteriormente a líderes sindicales como Valentín Campa y Demetrio Vallejo.

Un reflejo de la vida ferroviaria es la obra ficticia llamada “Juan del riel” (1943), esta novela de José Guadalupe de Anda se inspira en la experiencia del autor en su trabajo como jefe de estación y su proceso de incorporación a la Revolución Mexicana en el año de 1914. Relata las experiencias de su juventud y al mismo tiempo las experiencias de otros trabajadores ferrocarrileros, mostrando las peripecias de su trabajo diario en las múltiples ocupaciones laborales durante los años cercanos a 1910 y posteriormente relata acontecimientos del movimiento armado. Este libro, también apareció segmentado en varios números de la revista editada por los Ferrocarriles Nacionales llamada “Ferronales” con la intención de relatar y propiciar los buenos hábitos de trabajo y la ética de trabajo de la familia ferrocarrilera.

En este sentido Ingold (2000) reflexiona sobre:

El papel que tienen los antropólogos para aprender más sobre la composición material del mundo involucrándose directamente con los elementos que buscan comprender, no se habla sólo de un bosque sino la manera en cómo se serruchan los troncos, se construyen paredes o se hallan piedras, por lo tanto es una relación directa con los objetos materiales y nos permite realizar un análisis que no se fragmenta en el campo de la abstracción, existe dentro de la Academia una perversión que nos lleva a referir no a los materiales y sus propiedades sino la materialidad de los objetos (p. 21).

De esta manera las relaciones sociales creadas por los ferrocarrileros así como el entorno creado por el trabajo diario, permiten construir análisis donde el ferrocarril y sus elementos materiales no son exclusivamente descritos por sus capacidades, sino por la capacidad de performatividad creada por la experiencia cotidiana; de la misma manera, supone que el trabajo de los científicos sociales no deben alejarse del mundo material hacia

los reinos de la experiencia cognitiva guiados por una hermenéutica similar a “lo sólido se desvanece en el aire” (Ingold 2000, p. 25). Ingold afirma que:

Existe otra manera de entender cómo las cosas pueden volver a actuar, se asume que el espíritu que anima los objetos no está en sí, sino que es de la materia, por ende, no buscamos más allá de la constitución material de los objetos con el fin de descubrir qué los motiva sino más bien el poder de la agencia se encuentra en su propia materialidad, probablemente caracterizándolo como un fetiche en donde el objeto por su mera presencia material afecta el curso de las cosas (p. 33).

El sentido de la agencia de los objetos y su performatividad diaria, crean sentidos de pertenencia arraigados, los elementos del trabajo cotidiano se impregnan de relaciones físicas, de memoria e identidad, proporcionan además un sentido ligado a tiempos y espacios particulares construidos por la experiencias de trabajadores ferrocarrileros antiguos y actuales; de igual manera, acontece en el sentido de la pertenencia a otras generaciones, que si bien no son atravesados por el trabajo cotidiano, son herederos de las cargas emotivas familiares de padres, tíos y ancestros. Jelin (2002) vislumbra un plano en donde “la relación entre memoria e identidad es casi banal; sin embargo, es importante como punto de partida para la reflexión, está ligado a un sentido de permanencia a lo largo del tiempo y del espacio” (p. 24).

La antropología del aquí y del ahora de acuerdo a Augé (2007) “permite que el ejercicio del etnólogo encuentre en alguna parte de lo que describe, observa y oye en un momento particular” (p.8). Por lo tanto, aquí radica la importancia del trabajo etnográfico donde apunta a procedimientos del estudio de los objetos y relaciones, advierte de igual manera que el contexto histórico es determinante para el trabajo antropológico, pero

técnicamente el trabajo del historiador corresponde al pasado y el trabajo del etnólogo pretende dar cuenta de los fenómenos ocurridos en momentos y contextos actuales. De la misma manera, Augé advierte (2007) que:

La cuestión del método no debe confundirse con el objeto pues el objeto de la antropología no ha sido la descripción exhaustiva; por ejemplo, del barrio o una ciudad o de un pueblo, cuando se elaboran monografías de este tipo se representaban como una contribución a un inventario todavía incompleto y la mayoría de las veces al menos en el plano empírico apoyándose en encuestas no entra como el sonido de esbozaban generalizaciones sobre el conjunto de un grupo étnico (p.12).

Por lo tanto, el lugar antropológico se construye bajo contextos históricos que han forjado representaciones de signos y lugares de la memoria, donde se describen las imágenes de lo que fuimos y ya no somos.

Connerton (1989) reflexiona en torno a la capacidad de articular los fenómenos que se visualizan de manera colectiva; la experiencia de la memoria no es necesariamente una reflexión en orden cronológico, se trata de sentimientos y entendimientos del pasado, que en ocasiones no corresponden a una historia vertical, se trata de una conexión colectiva del pasado, de eventos y objetos que muchas veces tienden a distorsionar las experiencias colectivas y entender el presente de una manera distinta.

Esta experiencia permite legitimar el orden social, en este caso de los ferrocarrileros, son fragmentos de memorias pasadas y de orden diverso, comprenden emociones presentes y pasadas que se encuentran definidas por el conocimiento de nuestro pasado a

través de los objetos y la interacción con los recuerdos. La formación de los relatos ferroviarios constituye la base de la construcción de acontecimientos que dan forma a la identidad de los trabajadores y sus familias, además, permiten comprender la performatividad de los ferrocarrileros.

Incluye distintos niveles de experiencia, los eventos históricos, formas de vestir y formas de comportamiento, así como el desarrollo de un algo propio y la interacción con elementos materiales, producen nivel de experiencia de las distintas áreas de la actividad social y por lo tanto de su reflejo en la cotidianeidad y en las prácticas sobre el cuerpo (Connerton 1989, p. 44).

Ser ferrocarrilero no se aprende en la escuela, los objetos, sus relaciones, las experiencias y todos aquellos objetos que se encontraban dentro de las vías y las estaciones sirven para dar cuenta del paso del tren, así como del paso de la vida. Ejemplo de ello eran las banderas de señales que se encontraban en las estaciones, estas servían para dar cuenta del orden y el paso de los trenes, debían mantenerse en ciertas posiciones y dependiendo su posición adquiría un significado (reglamento), de igual manera tenían que ser reguladas y verificadas por los maquinistas; los trenes, las locomotoras se comunicaban a través de una serie de pitidos manteniendo un significado de acuerdo al orden intensidad, distancia en qué pitaran.

Las posiciones más importantes de la bandera son dos: inclinada hacia abajo y posición horizontal o en alto. La primera posición significaba que en la estación no existían órdenes que daban cuenta del encuentro con otro tren, por lo tanto, los maquinistas no tenían que comunicarse por medio de pitidos, pero si la bandera se encontraba en posición horizontal entonces se debería pintar cuatro veces con sonidos largos y repetirlo hasta que

la bandera se mantuviera en la misma posición o se bajara, si se mantenía en esta posición significaba que el conductor y el maquinista debían recibir órdenes y en el caso de que la bandera haya bajado el maquinista respondía con dos pitidos cortos.

Recuerdo que en una ocasión Gustavo se quedó bebiendo en una tienda, escuchando música, y no se dio cuenta que había dejado la bandera en posición horizontal, corrí a la estación después de que el tren se había detenido; correr a observar los trenes pasar era normal en mi infancia, en ocasiones los veía a través del cristal de la oficina de la estación que servía a modo de observatorio hacia enfrente y los costados de la vía, me gustaba ver la manera en que Gustavo hacía que pitaran los trenes hasta dos o tres veces, para luego bajar la bandera. Ese día en particular se encontraba en la tienda tomando unos “amargos” que son unos licores elaborados con alcohol y distintas hierbas, se le agregaba anís, y en ocasiones refresco, acostumbraba tomar “amarguitos” con un señor que era el encargado del correo del municipio de Temascalcingo, eran aproximadamente las 2 de la tarde, porque ellos solían echarse su trago a las 12 del día, en esa ocasión yo salí corriendo a ver el tren desde la oficina, pero me di cuenta que no había nadie y la bandera estaba en posición horizontal, no supe qué hacer; sabía que no había ninguna orden para detener el tren, tampoco supe si correr a la tienda donde se encontraba, así que me quede inmóvil y pasmado cuando entró el conductor del tren a la oficina y sólo me encuentra a mí, se me quedó viendo, así que se me ocurrió decirle que Gustavo había ido al baño, el pretexto más elaborado para un niño de 12 años, es obvio que por la mirada del conductor y del maquinista que bajó a ver qué pasaba, no me creyeron, después de hacerme preguntas como mi nombre, edad, etc. vi que apreció Gustavo por la puerta, se encontraba borracho, sin que me diera cuenta, mi mamá se había percatado de lo que pasó y fue por él a la tienda; él inventó una historia sobre que “tenía que estar al pendiente”, pero su aliento lo delataba, no había manera de salvarse. La única opción, el conductor tomó el teléfono de

la línea y pidió instrucciones, haciendo énfasis que el tren se había detenido por un “error humano”, mientras Gustavo se sentía mal y se retiró al baño; yo solamente quedaba al lado del conductor, de repente me dijo: pon las formas y escribe los que te voy a dictar, ¿sabes usar la máquina de escribir? asentí, entonces puse la forma y empecé a escribir la nueva forma donde el tren de carga se encontraría con otro tren, al final después de acabar la redacción, firmé las ordenes con una firma similar a la de Gus, les entregué una copia, y el conductor junto con el maquinista con un rostro seco se fueron. Está por demás decir que lo castigaron durante tres meses, así que me dediqué nuevamente a perseguir trenes, ahora con un nuevo mote el ambiente ferrocarrilero, me decían “el jefecito”.

#### **Imagen 17**

*Bandera de órdenes a trenes*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2022)



#### 4.1 La Relación con el Entorno

Este tipo de actividades y comportamientos en el ámbito ferrocarrilero muestran la relación del trabajador y su familia con su entorno, se muestra la manera en cómo se relacionan los objetos con los trabajadores, los trabajadores con los usuarios, las poblaciones y como ellos lo hacían a través del tren, estas interacciones performativas suceden de forma permanente.

Lamb (2001) menciona que “las historias de vida forman un compendio de conocimientos populares particulares y de una antropología humana, por lo tanto, es una responsabilidad por parte del antropólogo valorar estos conocimientos que se adquieren a lo largo de la experiencia” (p. 20). Debido a lo anterior, son importantes y valiosas estas historias de vida, en sí mismas porque constituyen una visión única de un performance donde el protagonista se encuentra envuelto en una creación significativa de su modo de vida. Comprenden formas de comunicación de la acción social, donde se crean actos de sí mismo y elaboran principios culturales mediante la historia de las palabras y la manera en cómo se construye una historia particular.

La historia de los trabajadores se remite momentos particulares de su vida, a partir de su ingreso o desde la niñez ligada a los ferrocarriles, en muchas ocasiones transcurren al lado de la historia de vida de sus papás, ligados al ferrocarril al entorno y a la vida entre rieles y silbato y demás vagones; debías ser hijo de ferrocarrilero, para poder entrar, para poder ser; los directivos obviamente no transcurría en lo mismo, los chalanes podían moverse de un lado a otro, por ejemplo, el hijo de un trabajador de vía, y el trabajador le podía pedir a un telegrafista o un jefe de estación que le enseñara el uso del telégrafo, esto

podía suceder siempre y cuando a quien se lo pidieran estudiar de acuerdo, y no “comprometiera” el lugar de sus hijos.

Establecer las bases de la inclusión al trabajo a través del gremio, otorgaba un acto performativo, donde la participación se vinculaba con la relación entre la empresa, el sindicato y el trabajador, así era más fácil otórgales trabajo a los recomendados y cuando no existía un vínculo familiar para ingresar, en las oficinas sindicales centrales se encargaban de buscar a algún trabajador con apellido similar y mediante un “moche” al líder sindical podía ingresar a laborar; cuando las personas que intentaban ingresar no contaban con el dinero suficiente para poder entrar, entonces los contrataban condicionando parte de sus sueldo para pagar por completo el “favor”, de esta manera una persona que ya trabaja en ferrocarriles podía hacer que demás familiares entraran también a trabajar.

La frase “ser ferrocarrilero, se nace, no se hace”, mantiene una connotación similar al trabajo del campesino, no solamente vive de la tierra, pertenece a la tierra, en este sentido, el ferrocarrilero pertenece al ferrocarril y encarna al ferrocarril. Para trabajar en ferrocarriles, se aprendía el oficio a través de los mayores, se perfeccionaban los conocimientos en las escuelas donde otros ferrocarrileros enseñaban los pormenores del oficio escogido, posteriormente, la experiencia adquirida se sumaba al bagaje de conocimientos; esencialmente no hay una escuela para ser ferrocarrilero pues el aprendizaje se realizaba mediante la práctica del oficio.

Existe una familiaridad en torno en el ámbito ferrocarrilero, aunque idealmente suene a una forma de “gran familia”, en las labores diarias siempre existían desacuerdos, había familias que no se relacionaban unas con otras, se sumaba las enemistades surgidas

durante el horario laboral, las discusiones surgidas por el consumo de alcohol, envidias y en ocasiones las disputas por el amor de una persona.

Gustavo contaba a sus conocidos que hacía varios años se encontraba observando cómo pasaba un tren cargado de maíz en frente de la estación Nuevo Urecho donde él trabajaba, se encontraba sentado en una banca en frente de la estación con amigos, familia, niños de las casas cercanas para ver el paso de los vagones cargados, de repente, el tren comenzó a crujir y en la distancia empezaron a observar cómo los vagones de ferrocarril empezaban a caerse uno por uno en una seguidilla de aproximadamente quince vagones, lo que hicieron fue correr lo más lejos posible para que los vagones no los aplastarán.

Después de que ocurrió el accidente la gente de los pueblos vecinos se enteraron de la caída de los vagones llenos de maíz, en menos de una hora se encontraban aproximadamente cien personas transportando en burros, caballos, carretas, carretillas y en las espaldas todo aquel maíz que pudieran sacar. Con el paso de los días, la gente al haber conseguido su maíz en ese descarrilamiento le llevaba a Gustavo aproximadamente 2 kg de tortillas, como agradecimiento en haberlos dejado sacar el maíz de los vagones que habían caído.

Sobre esa misma estación que se encontraba en la ruta hasta Lázaro Cárdenas, Gustavo observaba cómo el tren se detenía en estaciones que se encontraban a lo largo del recorrido hasta Uruapan y se daba cuenta de cómo la tripulación del tren se coludía con otras personas para extraer de los vagones tipo góndola alambre y alambrón, así como acero que producían en la siderúrgica de Lázaro Cárdenas. Él prefería mantenerse alejado de estas acciones ya que siempre decía “que prefería tener la conciencia tranquila que andar robando material de estos vagones”.

Trabajar en los Ferrocarriles Nacionales permitía la movilidad y el ascenso económico de los trabajadores y sus familias mediante los concursos de escalafón, estos eran constantes y permitían fortalecer el gremio y al sindicato. Este mecanismo data de la nacionalización de los ferrocarriles, debido a que en los albores de las obras del ferrocarril en el siglo XIX, los ferrocarrileros con mayores ingresos económicos eran extranjeros; existía una gran diferencia salarial entre ellos y los trabajadores mexicanos ya que obtenían mayores beneficios, sueldos y prestaciones. Esta diferencia también se distinguía en la distribución de empleos, los puestos estratégicos como directivos, jefes de estación, telegrafistas, maquinistas y garroteros eran ocupados por extranjeros, mientras que los trabajadores mexicanos usualmente realizaban el trabajo de mantenimiento de los ferrocarriles y de la vía.

Después de la revolución y con la posterior nacionalización de los ferrocarriles, se suplen las vacantes dejadas por los extranjeros y así trabajadores mexicanos llegan a ocupar estos empleos. El escalafón permitía definir la movilidad deseada, aunque había personas que definían cuál era el puesto que les convenía, dependiendo el lugar, tendrías facilidad de hacer “bisnes”, además existía movilidad social en torno al ámbito ferrocarrilero.

En las actividades diarias era común que los trabajadores y sus familias otorgaran vida a los objetos que eran inanimados, proporcionándoles un lugar especial dentro de su rutina y su día, el reloj -en cualquiera de sus formas- era esencial para realizar todas las actividades, se referían a él como “el mandón”, “el patrón”, y dictaba el ritmo de las actividades. Las imágenes religiosas jugaban un papel importante en las locomotoras, ya que la imagen de una virgen servía de protección para el camino para todos los trabajadores

y los pasajeros. De la misma manera se les otorgaba identidad a los tipos de vagones, estaciones y locomotoras, por lo que era común mencionar que los vagones después de obtener acabados y nuevas partes en los talleres, se les “entacuchaba” para que recorrieran mayores distancias o bien formaran parte de un tren de pasajeros de lujo.

Lawrence y Low (2006) mencionan que es “en el campo de la proxémica donde se conoce de una mejor forma la influencia de la cultura en la percepción del espacio y los objetos, pues es el contacto y la relación con ellos lo que nos permite conceptualizar sobre el entorno y permite además regular las situaciones sociales (p.34). Ejemplo de ello es la conceptualización de espacio en torno a las relaciones sociales; en este sentido, Edward Hall (1990) caracteriza los espacios en: públicos, habitual, interacción y personal. Por lo tanto, se desprenden relaciones vinculadas a la distribución espacial del hombre en su relación con el hombre y los objetos. La cercanía de los objetos como escapularios, relicarios o fotografías que acompañaban a las oficinas, locomotoras, pechos y carteras son comunes en el uso cotidiano del ferrocarrilero.

Las estaciones que se encontraban en ciudades grandes eran competidas, por la capacidad de hacer “bisnes”; había otras estaciones donde existía gran movimiento de carga; otras donde existían casos donde ferrocarriles te daba un horario flexible que daban la oportunidad de estudiar al mismo tiempo que estabas trabajando, otros trabajadores aprendían solamente mirando lo que el maestro o el experto en el oficio hacían, así poco a poco se involucraban en las actividades que iban a desempeñar; por ejemplo eso sucedía en el área de básculas, había permisos de acuerdo al lugar que ocupaban en el escalafón, permitían que desarrollaras otras actividades, obviamente si el lugar donde se desempeñaban lo permitían.

Este tipo de personal con gran experiencia abundaba en todo el ferrocarril, había jóvenes que les tocaba trabajar como conductores de tren, y a veces les tocaba dar órdenes a garroteros ya viejos, algunos de ellos intentaban chamaquear al conductor, pero muchas veces eso no era posible, aunque los conductores fueran jóvenes, ya habían tenido su experiencia como garroteros.

Era común que los garroteros no optaran por ascender a ser conductores, ya que no mejoraba significativamente sus ingresos puesto que no pagaban por el ascenso y requería capacitación durante tres meses en los que se alejaban de su familia. De igual manera, algunos los infortunios de los ferrocarrileros se debía la movilidad de su trabajo, la estabilidad familiar y los riesgos que existían durante su trabajo eran los más comunes, al dedicar su vida de lleno a laborar, y dado al hecho que en ocasiones era fuera de la localidad donde vivía su familia, hacía que esto fuera cada vez una aventura, debido a que existía riesgo en sus trabajos.

Muchos de los trabajadores lamentan no poder convivir con su familia, en el caso de Guillermo, sus hijos durante años le reprocharon que no pudiera haber estado con ellos cuando eran niños, que era un padre ausente y que eran meses los que no estaba con su familia; sin embargo, Guillermo menciona que en eso consistía su trabajo y que lo hacía para poder darles alimentación, casa, vestido y escuela; se entristece cuando asume que los sacrificios realizados trabajando en ferrocarriles para poder mantener a su familia no fueron suficientes o tal vez fueron demasiados para no haber estado con ellos.

En los ferrocarriles también existían rivalidades, que usualmente eran por derechos de escalafón; en ocasiones cubrías turnos de un compañero enfermo, en permiso o alguien

castigado; muchas veces te quitaban tu puesto donde anduvieras asignado, porque trasladaban al personal a distintas partes según como estuvieras apadrinado, pero lo mismo pasaba cuando a ti te mandaban a otro lugar y a la vez le quitabas el lugar a otro, así se hacía una cadena, por lo que te molestabas con muchos compañeros. También existían esos casos donde un trabajador más viejo era rebasado en el escalafón por un compañero más joven y entonces se negaban a recibir órdenes y en muchas ocasiones se complotaban unos a otros.

De la misma manera era común que existieran pequeñas rencillas cuando convivían con otros trabajadores, se dice que quién era sociable llegaba a las estaciones y saludaban a las personas que trabajaban ahí y ocurría en el transcurso del recorrido; en ocasiones en cada estación los trabajadores saludaban a las personas de los distintos pueblos, personas como garroteros, saludaban con la mano despidiéndose de la gente, y a su vez los maquinistas eran saludados con la intención de que tocarán el silbato de la máquina, principalmente niños que se encontraban a la orilla de las vías. Así las locomotoras, los ferrocarriles siguen recordando historias de los trabajadores donde perciben cómo ellas pueden seguir su curso y trabajo y los trabajadores se encuentran solamente en recuerdos.

Humberto recuerda cuando viajaba como garrotero en la locomotora; a veces, al pasar por las estaciones donde se encontraba la bandera en posición de entregar órdenes para que el tren se detuviera, debido a la velocidad no alcanzaba detenerse, pensaba para sí mismo qué es lo que debía hacer; cuando pasaba enfrente del jefe de estación, éste le gritaba “forma 19” y aunque no existía la comunicación adecuada la locomotora solamente con las señales del silbato y con señas de las manos se entendían con la tripulación, y por lo tanto prevenían el encuentro con otro tren en una próxima estación.

Recuerda que cuando no le gritaba el telegrafista o jefe de estación tenía que adivinar qué estaba pasando “se quedaba uno con la incógnita y a sufrir, aunque ibas pendiente solamente los de adelante sabían que les habían dado de órdenes” Briseño, 2018) en otras ocasiones cuando pasaba la señal a parar, no sabía sí era un encuentro.

Sí se pasan te entraba la duda, pero decías bueno yo cuido la cola, había veces que entraba al ladero o escape y en el cambio dejaban un papelito de alguna carrera tarde en la misma dirección o llamaron tarde determinado tren o te encontrabas o librabas, te decían a puras señas o papelito algún encuentro que llevaban y ya así ibas más a gusto en tu cabús, puro colmillo pues (Briseño, 2018).

De la misma manera Don Rodolfo menciona que era un rito la hora de partir de cualquier tren, se cumplía con la regla 210, donde el conductor entregaba las órdenes del viaje a maquinista, y las leía a toda la tripulación y una vez que se entendían las instrucciones se firmaban para constatar que se habían entendido con claridad, de esta manera se daba salida al tren. Otra de las reglas importantes era la 342 donde los conductores tenían que bajar a firmar ordenes que se entregaban en las estaciones del trayecto, algunas ocasiones el conductor no bajaba por lo que mandaba a su garrotero de confianza para a firmar las órdenes, en ocasiones los telegrafistas o jefes de estación lo permitían, aunque había veces que los conductores se echaban algún trago durante el camino, y no bajaban a firmar para que no se dieran cuenta que traía aliento alcohólico, “y si le tocaba bajar a fuerzas, pues se tenía que echar un taco o algo que disfrazara el olor” (Alcaraz, 2019).



En las distintas estaciones existían personas que comerciaban ofreciendo sus productos a los pasajeros, lo hacían desde abajo del andén o bien desde los pasillos de los vagones, ofrecían antojitos, artesanías, aguas de sabores y pulque. Entre los viajeros había personas que no pagaban a los vendedores que se situaban en el andén, pedían los productos ya que el tren iba a emprender su marcha, y de esta manera ya no podían alcanzarlos por lo que se marchaban sin pagar. También abordaban el tren, músicos que tocaban y cantaban a cambio de unas monedas, deleitando a los pasajeros con diversas canciones, normalmente eran corridos, canciones norteñas o boleros de desamor, ellos eran parte del diario andar del tren, muchas veces ya se les conocía como parte de la tripulación.

Don Rodolfo considera que en las estaciones transitan los trenes y también los recuerdos ligados a las vías, locomotoras, las casas redondas, los patios incluso era común que llegaran perros y gatos a refugiarse a les estaciones y talleres.

A casi todos los perros les poníamos “Solobino”, porque solos venían, y les dábamos de comer de nuestros lonches, había unos perros que eran cariñosos y fieles, defendían de otros perros a los trabajadores, ladraban cuando venía alguien, siempre fueron buenos compañeros de trabajo, los gatos andaban atrás de las ratas que a veces había en los talleres, hasta las mascotas se integraban la vida ferrocarrilera (Alcaraz, 2019).

Considera que existían un sinfín de relaciones entre trabajadores donde los sentimientos y las afinidades relucían en las actividades diarias, envidias en el trabajo, a

veces se tornaban en relaciones de odio, algunos compañeros llegaban a los golpes y otros se “ponían el pie” haciendo que muchas veces las tripulaciones y el tren estuviera en riesgo.

Aunque existía la movilidad a través del escalafón, en la práctica representaba muchos obstáculos, cuando se aspiraba a un ascenso el apoyo de los compañeros era escaso y en ocasiones esperaban ser retribuidos por participar en las labores que le permitirían el ascenso, esperaban dinero o favores a cambio. Don Rodolfo menciona que eran pocos los compañeros que compartían la satisfacción de ayudar a los compañeros,

Pues dolía mucho que tuvieras ganas de superarte, además te ponían ellos mismos obstáculos al igual que tus jefes; en otras ocasiones sólo veías cómo esos jefes seleccionaban a alguien por “dedazo” aunque no supieran hacer las actividades en las áreas donde los contrataban; la mayoría de las veces eran los jefes quien imponían a alguien, aunque he de reconocer que existían jefes que te apoyaban y te impulsaban cuando veían que te desempeñabas con honestidad y mucho esfuerzo (Alcaraz, 2019).

Guillermo recuerda que era común que en los viajes a bordo de los vagones del departamento de básculas jugaran a la baraja y tomaran cervezas y pulque; los juegos de azar permitían matar el tiempo, además, observaban el paisaje admirando estaciones, ramales para fábricas y patios. Recuerda la ruta México a Durango, donde buscaban estaciones que tuvieran jefe de estación para poder comunicarse y pudieran revisar las básculas de esas estaciones. También se aprendían las estaciones de todas las rutas para verificar cuáles tenían que descender a realizar su trabajo y además para calcular la distancia que había entre estaciones de paso y las consideradas terminales. Median los tramos en dónde podían jugar, beber o dormirse, usualmente en todas esas giras que

realizaban convivían jugadores, bebedores, apostadores, pero al final eran gente que trabajaba.

Éramos una familia porque andábamos desde 6 meses hasta un año juntos, ahí tenías que entrar el a todo, a lavar trastes ¿a ver tú qué vas a hacer? - ir al mandado, hacer la comida. Cuando realizaban viajes largos se dividían las actividades y así mantenían el orden, si el inspector era buena onda, ya le decíamos que nos tocaba dividirnos un día cada quien para ir a comprar comida y no andar viajando porque luego había estaciones que estaban a 160 kilómetros, ahí te abandonaban y tenías que ver cómo comer. Cuando llegábamos a pueblos como Maravatío, comprábamos pollo o bistec o verduras, ya decidíamos, tú vas a hacer de comer hoy, y el que sigue luego yo otro día, y así entre todos los hacíamos (G. Bolaños, 2018).

De esta manera descubría nuevas habilidades, desde la cocina hasta la pulcritud, y cuando se encontraban anclados en ciudades grandes donde estaban hasta 5 días siempre elegían a alguien para que no trabajara y ese iba a ser el encargado de hacer todas las compras “como una mujer y si no quería pues unas patadas” (G. Bolaños, 2018). Mantenían el trabajo como una prioridad debido a que el trabajo en básculas era delicado debido a la cantidad de carga transportada en el país, parte del trabajo consistía en adivinar qué básculas trataban de esconder los trabajadores, Guillermo y sus compañeros llevaban un listado con todas las básculas registradas a lo largo de la República Mexicana.

Guillermo afirma que se encuentra muy agradecido con Ferrocarriles Nacionales y que le permitieran ser parte de la empresa, gracias a ese trabajo mantuvo a su familia y obtuvo su jubilación dado que trabajó durante 32 años, y aunque considera que su pensión

no refleja los años de trabajo, se siente orgulloso de haber trabajado durante todo ese tiempo, considera que se desempeñó con honradez a diferencia de otros trabajadores y directivos.

Ellos que se roban tantos miles de millones y a uno lo dejan en la miseria, debería darles vergüenza el deterioro de Ferrocarriles Nacionales; yo no puedo decir que ellos nomas tuvieron la culpa y que fueron responsables de eso, yo te puedo decir, que nosotros como trabajadores, con todas las facilidades que teníamos, nos pasábamos de la raya, porque ahí tú podías fumar, te podías emborrachar, drogar, podías subirte mujeres al tren y pues nomas te cuidabas de que no te descubrieran los jefes pero podías hacer todo eso. (G. Bolaños, 2018).

En básculas también me tocó de albañil, afirma Guillermo, el carro báscula dónde trabajaba debían realizar otras actividades para colar los rieles; realizaban varios trabajos y administraban materiales adicionales para realizarlo; los materiales los obtenían de la estación terminal más grande que estuviera cercana a donde ellos se encontraran laborando, les proporcionaban pintura, segmentos, cemento, cucharas, palas y todo lo que se necesitara.

De igual manera revisaban las mesas redondas de las locomotoras y sus básculas sin importar las complicaciones de horarios laborales e inclusive si la revisión ocurría en festividades como navidad, año nuevo o el día del ferrocarrilero, trabajaban varias ramas del ferrocarril al igual que las empresas que requerían los servicios.

De manera particular, Guillermo recuerda una fábrica de cemento donde los recibieron y lo trataron como un “ingeniero”, y aunque solamente iba a revisar para poder llenar unas formas y solicitar el servicio de compostura la Ciudad de México, le pidieron, que por favor hiciera el diagnóstico de la compostura de las básculas; para ello, lo invitaron a comer a un restaurante de lujo donde ofrecieron vino, carne, tequila, firmándole “*la casa paga*, a partir de ahí empezaron a traer todo lo que quisiera incluso llevaron unas ‘chicas’ hasta para escoger, entonces cada que me iban a traer ya me sentía como un pavo real” (G. Bolaños, 2018).

El sentido de pertenencia no era el único valor creado por trabajar en Ferrocarriles Nacionales, formaba además la personalidad y permitía el desarrollo de los trabajadores y sus familias. Las experiencias adquiridas durante las labores cotidianas incidían en la personalidad y gustos de los ferrocarrileros, desarrollaban hábitos, costumbres y vicios.

Humberto menciona que cuando se encontraba soltero en un pueblito de Aguascalientes llamado Espíritu Santo conoció el peyote y la mezcalina “¿cómo no iba a ver uno a los espíritus con eso? No manches, el tren se tardaba ahí muchas horas, te podías poner idiota y se te bajaba y ahí te ibas medio turulato, pero diez o doce horas, ahí alcanzabas a hacer de las tuyas (Briseño, 2018).

Con el paso de algunos años Humberto se casó con Lucia, que conoció en la estación de Buenavista cuando ella iba hacia Michoacán, menciona que trabajar en ferrocarriles le permitió formar una familia; su primer hijo nació en el hospital Colonia que se encontraba en el Distrito Federal, “este hospital era uno de los mejores que existían en el país y le daba atención a todos los trabajadores y familias ferrocarrileras” (Briseño, 2018).

Así con el paso de los años trabajó y vivió en la ciudad de Toluca, consideraba que sus hijos tendrían una educación más completa y podrían estudiar en la universidad sin la necesidad de viajar a otras ciudades. Aunado a su trabajo en la estación de Toluca decidió estudiar ingeniería química en el Tecnológico Regional, combinando las clases durante la mañana, la convivencia y descanso con su familia durante la tarde y desempeñando su trabajo en las noches como jefe de patio. Considera que es uno de sus mayores logros dado que requirió del sacrificio familiar y la recompensa esperada sucedió cuando combinó su trabajo en Ferrocarriles Nacionales y el trabajo como ingeniero químico en la empresa Polioles. Alternaba horarios para obtener mayores ingresos; menciona que en la empresa particular ganaba cuatro veces más que en su empleo como jefe de patio pero, aunque quisiera dejar el empleo en ferrocarriles no lo podía debido al afecto y apego que le producía trabajar ahí.

No podía dejar de trabajar pues lo llevo en la sangre, no es que no tuviera donde trabajar, sino que me viene desde mi padre y hasta donde recuerdo el falleció cuando yo tenía 12 años y aunque no tuve la oportunidad de convivir mucho con él gracias al trabajo que realizaba pude entrar a trabajar (Briseño, 2018).

Humberto dejó de trabajar en las empresas particulares y aunque tuvo la oportunidad de laborar por más tiempo en otras industrias prefirió trabajar en Ferrocarriles por la amistad que desarrollaba con otros compañeros trabajadores, además de la flexibilidad laboral que le permitía convivir con su familia por más tiempo.

Don Héctor Cabrera reflexiona sobre sus años de trabajo y las experiencias que adquirió durante su experiencia en Ferrocarriles Nacionales, que se sumó a su experiencia en TFM y ahora en KCS de México, él considera que dejar Ferrocarriles Nacionales en el

año de 1999 significó una partida inevitable para todos sus compañeros, cuando les otorgaban su jubilación se iban y ya no regresaban a trabajar a TFM. Menciona que existían otros trabajadores que preferían renunciar y otros que tienen intenciones de quedarse, pero no los aceptaban en la entonces nueva empresa. Así que él asumió que por su edad y por su posición sólo le quedaba renunciar, aunque reconoce que no sabía desarrollar otra actividad que no estuviera vinculada con el diagnóstico de vías de ferrocarril.

Entonces yo dije, bueno, algún día voy a salir jubilado y voy a salir con mi familia, se acabó el ferrocarril, y me dice mi esposa que si ahora ya me voy a quedar quietecito aquí. Se acaba lo de Nacionales de México en el 99 y... aquí en Querétaro yo pertenecía a la dirección general y como el último ferrocarril que iba quedar concesionado era el que ahora es Kansas, City, entonces me dijeron: oye, no lo retiren, déjame y aquí lo retiramos nosotros cuando ya se acabe todo, y entonces mandaron todo mi archivo para acá y ahí me dijeron que ya se acabó, pero te necesitamos para que te contraten en Kansas (Cabrera, 2019).

Continuó trabajando hasta el año 2020, mantenía el cariño de trabajar con los rieles, pero añoraba las dinámicas laborales de Ferrocarriles Nacionales. Considera que la relación de los trabajadores actuales con el ferrocarril no es comparable ni proporcional a aquellos años de trabajo, menciona que antes todos los trabajadores se vinculaban a lo largo de su vida a las vías, trenes, estaciones y en la actualidad sólo existen contratistas donde llegan aproximadamente veinticinco personas, trabajan de una a dos quincenas en un punto de la vía y regresan a sus hogares sin que regresen a dar mantenimiento a la mismos puntos donde trabajaron momentáneamente debido a que mantienen al personal en constante circulación a lo largo de las vías del país; por lo tanto, piensa que cuando contratan a otras personas y vuelven a toparse con el segmento de vía que otros habían

arreglado es difícil enseñarles los aspectos básicos de un trabajador de vía antiguo, muchos de ellos no saben mantener la posición para cambiar las vías y otros se lastiman las manos porque no saben tomar los mazos ni las placas.

Menciona que cuando intentan clavar un durmiente se rompen los dedos y se lastiman por no tener la preparación adecuada ni realizar su trabajo con cuidado.

En este tipo de trabajo no se requiere mucha técnica, se requiere atención con el personal que está trabajando, porque en las empresas actuales al contratar gente pueden dejar durmientes mal clavados y cuando haces una verificación al otro día te das cuenta que no realizaron bien su trabajo, por lo tanto la empresa pierde y tienes que rehacer la misma actividad que otros trabajadores hicieron ayer, no existe el personal calificado y muchas veces no saben con certeza qué tipo de trabajo están haciendo (Cabrera, 2019).

El trabajo constante en Ferrocarriles Nacionales se llenaba de experiencias familiares en épocas especiales, aniversarios, fiestas patronales, navidad, año nuevo, eran fechas en las que el trabajador convivía con su familia. Estas conmemoraciones se marcaban en el calendario como ocasiones en las que no se trabajaría al menos por dos días, muchos trabajadores que laboraban a bordo de los trenes y los que se encontraban en movilidad constante pedían descansar específicamente estos días.

Guillermo Bolaños recuerda que cada 12 de diciembre lo invitaban a él y a su familia a una fiesta que realizaban en los talleres de Pantaco en honor a la Virgen de Guadalupe, había ocasiones en que los trabajadores se encontraban fuera de la Ciudad de México y



pedían permiso para poder asistir a esa fiesta, a veces cuando pedían esos permisos lo hacían con goce de sueldo y otras veces, aunque su jefe no lo permitiera, asistían a pesar de sancionarlos descontándoles parte del sueldo.

En el año 1997 Guillermo había regresado a la Ciudad de México dos días antes del 12 de diciembre, por lo que esperaba trabajar en los talleres hasta pasar las fechas navideñas. Pero ese mismo día su jefe le pidió que fuera de emergencia a revisar la operatividad de las básculas en Ojinaga, Chihuahua, esta ciudad se encontraba a tres días de ferrocarril en marcha constante, para ello le pidieron que escogiera a otro trabajador para que lo acompañara, todos los trabajadores e incluso su hermano se negaron a realizar el viaje. Partió solo con rumbo a Aguascalientes, que era la primera escala, y así poder llegar a Ojinaga a través de varias reconexiones con distintos trenes; sin embargo, durante este trayecto, se presentaron problemas con los horarios, llegadas y encuentros de las distintas locomotoras e hicieron que el trayecto durara dos días más, así que el día 17 de diciembre llegó a Ojinaga.

Me fui en el tren que iba para Ciudad Juárez el número 14, salí a las 9 llegué a las 7 de la noche a Chihuahua, de ahí tenía que llevarme “El Chepe” para Ojinaga son 250 kilómetros de puro desierto, el día que llegué a la estación no llegaron los papeles de los carros, no llegó la documentación; hice la revisión de las básculas y estaba listo para partir al otro día pero amanecí y solita la estación, le dije al de patio de la estación, oiga voy para México; me dijo que mis carros llegaron sin documentación, y que en caso de salir sería en el próximo tren que salía dos días después (G. Bolaños, 2018).

Recuerda que su principal preocupación era no regresar a tiempo a la Ciudad de México para estar con su familia durante la navidad. Así que, se vio en la necesidad de hablarle a su jefe y comunicarle que no se encontraba la documentación y que no existía ningún tren que quisiera llevarlo de regreso. Tuvo que esperar y a los dos días programaron un tren exclusivamente para él, era una locomotora con un vagón campamento, el carro tara y un cabús que atravesaban todo el desierto a toda velocidad. Recuerda que durante el recorrido todos los muebles que venían en el vagón campamento se venía cayendo y los materiales se venían regando a lo largo del tren, se encontraba en medio de la oscuridad con el frío y ante la velocidad del tren que lo llevaba sentía que en cualquier momento se iba a descarrilar pensó que en ese momento podía morir en medio del desierto con metales atravesando su cuerpo y lejos de su casa.

El día 22 de diciembre llegó a la estación de Chihuahua. En Chihuahua tenía una amiga que era secretaria del jefe de despachadores y le preguntó qué andaba haciendo en esas fechas lejos de la Ciudad de México, su amiga le preguntó ¿para dónde iba? mencionó que iba para Pantaco,

No chingues, dice, pero mira ya está el tren formado y ya se va y según ya está ordenado este tren, ¡ah no! Ahorita te agregan porque te agregan, y que le habla al jefe de patio: oiga ¿por qué no ha agregado los de las básculas? No que no, nada, ya está el expediente ya se los dimos, ¿cuál es el problema? (G. Bolaños, 2018).

De esta manera el maquinista tuvo que agregar los vagones de básculas al tren que ya iba a partir; así, el día 24 de diciembre; Guillermo se encontraba en la estación de Irapuato y ese mismo día llegó a la estación de Pantaco, se presentó ese mismo día con su jefe, pero no se encontraba; inmediatamente se fue a ver a su familia y regresó hasta el día

27 nuevamente a Pantaco “ora sí ingeniero ahí está todo, misión cumplida, ¡ah ok! gracias Guillermo” (G. Bolaños, 2018).

Recuerda que ese mismo día llega a su hermano Refugio pidiendo que le dieran sus vacaciones “el ingeniero le dijo que no le podía dar esos días de vacaciones porque no haber querido ir conmigo a hacer el trabajo a Ojinaga, al final a mí me convino porque el ingeniero me autorizó 15 días más de vacaciones” (G. Bolaños, 2018).

### Imagen 19

*Guillermo Bolaños Gutiérrez*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2018)

El trabajo de Guillermo era sensible debido al manejo, mantenimiento y regulación de las básculas, debía cuidar que el traslado de los vagones a su cargo se hicieran en tiempo y forma y con la claridad sobre su peso para que no se prestara a malas interpretaciones, además le recomendaban realizar sus actividades con transparencia para que los demás trabajadores de otras áreas observarían que no existía nada turbio en su trabajo, las recomendaciones que le hacía su jefe era que se mantuviera alejado de los

chismes y sobre todo de los sobornos ya que no quería que los empleados de básculas anduvieran pidiendo dinero.

Esto hacía que otros trabajadores que tenían que mover los trenes como maquinistas o conductores pensarán que realizaba negocios “debajo del agua” y por lo tanto querían que les dieran una parte, él se negaba y muchos de los trabajadores desconfiaban de él por no querer compartir con ellos los supuestos sobornos y negocios en los que él participaba. Aunque reconoce que en algunas ocasiones realizaba trabajos que no estaban contemplados dentro de los ferrocarriles, en empresas ajenas, más estos trabajos eran ocasionales y nunca para alterar el funcionamiento de una báscula, por lo que él trataba de tener siempre en orden sus facturas para que no creyeran que cometía fraude en alguna de sus revisiones de básculas.

Por la naturaleza de su trabajo Guillermo menciona que varios compañeros se encontraban orgullosos de su desempeño en Ferrocarriles Nacionales y que con el paso de los años extrañan el ritmo de vida que desempeñaron a pesar de desarrollar otras actividades que iban de la plomería a la vigilancia, ya que eran actividades que podían realizar las personas jubiladas que él conocía. Para él existen dos tipos de jubilados; los que sólo desempeñaban un oficio en ferrocarriles y los que realizaban varias actividades, por ello considera que los primeros caían en una depresión más profunda debido a que su vida la ligaron a una actividad dentro de los ferrocarriles y esas actividades desaparecieron con la privatización de 1999; los segundos, podían desempeñarse en distintos oficios cuando trabajaban en Ferrocarriles Nacionales y esta diversidad de actividades hizo que pudieran realizar diversas tareas después de su jubilación.

En su retiro, los trabajadores pudieron convivir de manera más cercana con sus familias, algunos pudieron regresar a trabajar unos cuantos años más en TFM y con el paso de los años reconocen que existen en ellos muchos conocimientos aún por compartir; sin embargo, las empresas actuales no valoran todo lo que ellos aprendieron por años y el mismo tiempo perciben que incluso el sindicato ferrocarrilero los minimiza e invisibiliza ante la actividad ferroviaria actual.

La antropología es una disciplina que continúa reconociéndose como el estudio de la conducta social o de la sociedad en términos de sistemas y representaciones colectivas, en ocasiones minimiza la distinción del yo con el otro, por lo tanto, caracterizar la relación del yo antropológico. De la misma manera el “yo” se encuentra en una constante construcción ya que no es una entidad natural que se encuentra determinada por alguna apariencia ya que es un proceso de creación de un yo en oposición a otros, con similitudes y diferencias.

Por lo tanto, la cultura se transforma en un fenómeno que permite definir signos que transmiten funciones de orden comunicativo y a la vez una tipología del “ser ferrocarrilero”, a partir de los objetos de uso diario y otorgando significantes de las funciones culturales. En este sentido Cid (2002) alude que,

El estudio de la cultura puede ser abordado desde una perspectiva semiótica, que se construya en colaboración con trabajos interdisciplinarios donde la Antropología, la Historia y la Sociología, refuercen las experiencias cognitivas para la construcción de significados. Se construye un proceso comunicativo donde la trasmisión y conservación de la memoria construya un objeto antropológico que refleje los mecanismos propios para la conservación y la transmisión de las estructuras que lo

determinan en cuanto objeto cultural y objeto técnico hacia la reconstrucción de las condiciones materiales, técnicas y estáticas que hacen posible la existencia de un objeto en una sociedad (p. 5).

Así los objetos de la vida cotidiana, sus funciones e interpretaciones simbólicas permiten la interacción entre los sujetos respondiendo a una performatividad de la vida diaria, permiten construir un sistema de análisis que corresponde a un momento y espacio determinado, que responde entonces a distintos momentos y a distintas versiones de interpretación (todas ellas relacionadas con la vida diaria en el ferrocarril) donde predomina la versión de aquellos que han trabajado durante años, existe de esta manera una versión de su propia historia, además que la memoria se encarga de exaltar ciertos eventos y acontecimientos que transcurren en la cotidianidad del ferrocarrilero como el uso de locomotoras estaciones, así como las historias personales.

En ocasiones estas historias se contradicen unas con otras ya que la memoria es racional y a la vez es selectiva, hay eventos que cada ferrocarrilero considera importantes, produce de esta manera una memoria emocional llena de códigos que pueden ser verbales visuales y materiales que se dan a través de la experiencia y en ocasiones se transmite de manera inconsciente a la colectividad.

Los ferrocarrileros crean distintos sentidos de interpretación del tiempo, el espacio y el cuerpo, se crean toda serie de movimientos cíclicos que dan sentido a las actividades cotidianas, del desayuno al trabajo, al hogar. Estas rutinas proporcionan certezas y sensaciones de seguridad que llegan a desaparecer cuando los contextos se transforman.

El proceso de privatización que vivieron los trabajadores a partir del año 1999 transformó de manera dramática los mecanismos e interpretaciones de su vida y entorno, mutó los ciclos y actividades diarias obligándolos a reinterpretar nuevos marcos de experiencia, tiempo y espacio. Crearon una nueva representación del mundo desprendida del marco ferrocarrilero, reordenándose en nuevas actividades y experiencias. Esta ruptura comprende un distanciamiento de los asuntos cotidianos creando una distancia como mecanismo de defensa contra la interacción derivada de esta ruptura. Comprende nuevas formas de apropiación de espacios para crear roles que oscilan de la jubilación, a la reconstrucción a la vez que adquieren nuevas formas de organización para mantenerse en relación con los espacios que en años anteriores fueron apropiados por ellos. Recrean acontecimientos personales e históricos para dar cuenta de la performatividad presente en su formación Jelin (2012) asume que “existen representaciones que se encuentran ancladas en actos de la memoria y permiten una reproducción de las expresiones culturales sujeta a distintos marcos de interpretación que se sujetan a nuevas circunstancias en el plano de la acción colectiva” (p. 24).

Las representaciones de la cotidianeidad quedan plasmadas en el recuerdo, Humberto recuerda un accidente que le impresionó fue el de Lerma, donde inexplicablemente eran dos locomotoras solas, las locomotoras siempre llevaban a algún garrotero que les fuera abriendo los caminos, recuerda que bajó y abrió el cambio de vía para que entraran las locomotoras, pero en una distancia recorrida de 10 o 20 metros la primera de ellas volcó y arrastró la segunda.

Yo pensé que no había pasado nada pues yo estaba en el guardavía, yo estaba esperando a que pasara para ponerla otra vez a su posición normal que era la vía

principal, yo pensé que no había pasado nada y ya me acerqué y pregunté ¿qué pasó? Xenovino se llamaba el señor, y su ayudante, un señor chaparrito que ya no me acuerdo su nombre fue hace mucho, pues resulta que el maquinista, un señor muy responsable, muy serio, Xenovino García, había un contrarriel a la entrada de los escapes, donde hay un descarrilado donde había pendiente, entonces en ese contraría cuando cayó la locomotora levantó el riel en dirección a donde él iba sentado, lo atravesó por el pecho (Briseño, 2018).

Considera que fue un acontecimiento anormal dado se salvó el motor de la locomotora que no iba a gran velocidad, considera que iba a 20 km por hora ya que abría el regulador y lo cerraba; sin embargo, quedaron volcadas las locomotoras, “yo llegué y estaba parado ahí a un lado de él, o sea, pero la máquina volteada y él me decía: ¡sácame de aquí! échale nada más yo sin poder hacer nada, ahí estaba el riel atravesándolo, es uno de esos accidentes inexplicables” (Briseño, 2018).



## Imagen 20

*Humberto Briseño Mondragón*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2018)

Humberto considera que ocurrieron otros accidentes con consecuencias fatales y sucedían en circunstancias asombrosas e igual inexplicables ya que ocurrieron accidentes más aparatosos donde tripulación y pasajeros morían.

Como el accidente de Saltillo, lo que pasó ahí fue que las máquinas se fueron corriendo solas, volaron todo y tiraron terraplenes, murieron, muchos peregrinos, quedaron atrapados entre los fierros y los vagones de pasajeros que aún tenían madera, hizo que ardieran todos los vagones, todavía pasando un año la gente seguía apedreando al tren, así por meses, ese estuvo feo. También en Apeo, de los trenes que llevan los carros de Chrysler, ahí se mató un compañero maquinista que se llamaba Cecilio, fueron accidentes por errores humanos en esa ocasión el jefe de despachadores no dio las instrucciones para calcular el lugar del encuentro y

quién debía pasar primero y luego el otro y pues ninguno llevaba encuentro, los dos trenes pensaron que tenían vía libre, iban en su carrera normal y ese es un tramo donde se puede correr por lo menos a 60 km por hora con el regulador abierto, y de repente en la curvita que hay que es la única ahí se murió Cecilio Hernández (Briseño, 2018).

Dentro de la cotidianeidad eran comunes los accidentes y los saqueos a los ferrocarriles, durante los años 80 y 90 se intensificaron estos acontecimientos, los accidentes por errores humanos y los saqueos debido a que existían escasas consecuencias, Guillermo menciona que existía un gran número de personas que se encontraban “metidos en la capada de trenes”.

Eran los del tren, los garroteros, maquinistas, y lo que hacían era meter el tren a la “Y” eran los trenistas de ellos, un negocio, yo veía cuando venía de Querétaro que venían los trenistas en el cabús repartiendo el maíz en los ranchitos, vendían el maíz el trigo, se paraban y se pegaban ahí en la cabús, todo eso era lo que pasaba amolar a uno porque ya la carga pesaba menos, todo eso lo tenía que pagar el ferrocarril y eran fallas porque tenía que pagar personal para proteger los vagones. (G. Bolaños, 2018).

El personal que realizaba su trabajo con honorabilidad era reconocido incluso afuera de las esferas del ferrocarril, y en ocasiones eran contratados por empresas particulares, él al pertenecer al área de básculas lo contrataban en Cemex, Gamesa, Bimbo, y demás empresas que requirieran contratar los servicios siendo Ferrocarriles los intermediarios.

Existen una serie de nociones e ideas sobre el sentido común y los lugares donde ocurren conflictos, estos se dan en el campo de las apreciaciones subjetivas y de las distintas cualidades materiales objetivas, la relación y fluctuación entre ambas proporcionan escenarios para construir una vida social con cualidades distintas, relaciones materiales distintas, para Harvey (2005) “surgen de nuestros conceptos de tiempo y espacio, que son tan variados como el espectro de experiencias individuales y colectivas, por lo tanto, existe un desafío de colocarlas en un marco de interpretación global” (p. 236). Así los individuos son vistos como agentes intencionales comprometidos en proyectos que llevan tiempo a través del movimiento en el espacio, las biografías individuales, se pueden seguir como sendas de vida en un espacio tiempo que comienzan con las rutinas diarias del movimiento, al igual que los movimientos migratorios durante las fases de la vida, por ejemplo, de la niñez a la vejez.

Don Rodolfo Alcaraz afirma que la vida es similar a la manera en que las locomotoras preparaban a los trenes, se acomodaban los vagones de acuerdo con su contenido y destino, se realizan varios movimientos para acomodarlos de la mejor manera y permitir la entrega a las estaciones de paso, manteniendo la distribución ideal para cuando lleguen a su destino. Al igual que el peso, la vida requiere de anclajes fuertes para poder cargar y desarrollara actividades esenciales, aprender a trabajar, ser responsable e ir acomodando los carros de manera que no haya alguno que te cause un lastre. Al mismo tiempo saber cuál es el destino para poder llegar tiempo a todos esos puntos intermedios, donde en varias de ellos suben y bajan personas, al igual que las personas que conoces, algunas te acompañan sólo algunos lapsos del trayecto, hay otras que te acompañan toda la ruta, toda la vida.

Don Rodolfo recuerda que comenzó a trabajar cuando tenía 14 años, y su vida se desarrolló a través de una infinidad de puestos de trabajo en el ferrocarril, practicó en las oficinas, fue mensajero, llamador, empleado de carros, bodeguero, cajero, tomador de escapes, garrotero, garrotero de patio, jefe de patio y conductor. Su papá que trabaja en ferrocarriles como empleado de carros, consiguió que algunos telegrafistas más lo dejaran practicar en las oficinas, pero él dijo que no y aunque su papá le mencionaba “estás pendejo te vas a matar” él sólo quería andar arriba de los trenes.

Mi papá al ver que no podía conmigo decidió ayudarme para hacer sus prácticas como garrotero de patio, andar sobre los trenes requería de mayor habilidad pues representaba mayor peligro para todos los empleados, principalmente para los garroteros que deberían andar en el techo de los vagones corriendo de un lado a otro, tenían que saltar las distancias que hubiera entre furgones, tanques, tolvas y harineros (Alcaraz, 2019).

La vida de Rodolfo transcurrió entre puestos que ocupaba en la división Pacífico y otras divisiones como la Veracruz, aunque él menciona que prefiere a División Pacífico (integraba la ruta Tacuba a Uruapan y Apatzingán) porque él era más familiar, sus papas crecieron en Pátzcuaro y desde chico él vivió en Toluca, por lo que los trenes y las rutas le eran más familiares, menciona que son caminos para ir a ver a gente que conoces o que también simulan las venas del cuerpo humano.

Con el tiempo ascendió a jefe de patio y garrotero de camino, aproximadamente por el año de 1974, con el paso del tiempo trabaja en distintas estaciones; recuerda cuando trabajo en Lázaro Cárdenas y también cuando le tocaba trabajar entre de trabajo. Los trenes de trabajo mantenían características especiales, a bordo de ellos se daba mantenimiento

extenso a todas las vías que requirieron atención, ellos atendían los distintos tramos donde las vías encontraban muy gastadas, arreglaban además posibles derrumbes, construían túneles, verifican el camino, y principalmente en el tramo de Uruapan Lázaro Cárdenas el trabajo era complicado ya que había mucho calor y las condiciones geográficas no eran las ideales para trabajar ya que existían pendientes y algunas curvas de importancia.

Su vida ligada al ferrocarril lo llevó a trabajar de Ferrocarriles Nacionales a Transportación Ferroviaria Mexicana; en esta empresa se mantenía un ritmo de trabajo más acelerado, la intención de la empresa era optimizar todos los recursos “Siendo más trabajo con menos personal”. Los recorridos se transformaron, si antes tenías una llamada llegas a tu destino y descansabas 12 horas y si tardabas más te otorgaba el día con TFM, si tú llamada transcurría durante 8 horas te daban solamente otras 8 y tienes que regresar sobre la misma ruta que había realizado por ejemplo de México Acámbaro y de Acámbaro a México; en ocasiones sucedía que tenías que realizar trabajo adicional para llegar a Uruapan -oye te sigues, que no voy a descansar y otra vez de regreso hasta México. TFM realizó mantenimiento de la vía de igual manera comenzó a reparar las locomotoras que encontraban en servicio, introdujo locomotoras más grandes y modernas, por ello implementó nuevas vías que permitían soportar el peso de locomotoras y vagones de mayor tonelaje, ahora la vía es “elástica” cuando antes solamente era con planchuelas, de esta manera redujeron el número de accidentes de trenes y la ruptura de los rieles, comenzaron a disminuir los grados inclinación de las curvas y de esta manera mantuvieron el estado de la vía hasta la actualidad con Kansas City Southern de México.

## 4.2 Jugar al Tren

En mis recuerdos de viajes en ferrocarril, evoco la mirada a través de la ventana observando cómo las vías se entremezclaban cuando salía de la estación de Buenavista, eran vías que iban hacia otras direcciones, quería adivinar hacia donde iban y qué trenes venían por ellas, yo les restaba importancia, pensaba que esas rutas eran menos importantes que la “vía” en la cual iba yo; eran mañanas nubladas, el tren salía a las 7 de la mañana, y poco a poco se abría camino por la ciudad, pitaba la locomotora muchas veces ya que habían calles por toda la ciudad, era impresionante como los camiones y autos esperaban el paso, como si ellos tuvieran impotencia de poder cruzar, el ruido del tren era poderoso, fijo, constante; de vez en cuando rechinaban las ruedas de metal en contraste con esos pequeños autos al lado del camino. Atravesar la ciudad era un paso lento, y con la distancia el tren aceleraba su marcha, a su paso se abrían paisajes, montañas con bosque, ríos, y poblados entre ellos.

Cuando la gente subía en la estación de Buenavista la gente corría para alcanzar lugares, escoger asientos y apartar algunos para los familiares que se habían quedado atrás, a mí y a mi mamá no nos tocaba correr, ya que los lugares de la tripulación eran lugares que respetaban los demás pasajeros y no los ocupaban, estos asientos estaban en las esquinas de los vagones, después de la entrada del baño.

Como niño, observaba cómo la gente subía y bajaba del tren y lo hacía sin orden, señoras, canastas, señores, niños, chocaban unos con otros y se hacían a un lado cuando intentaban transitar en los pasillos, además intentaban sortear a la gente que iba parada y no alcanzaba asiento. Así que en mi mente de niño de 7 años jugaba a ser un semáforo y poner orden en el trayecto, me paraba a un lado de los asientos de la tripulación y me

colocaba en medio del pasillo, y en orden los que deseaban salir del vagón debían pasar por mi derecha mientras que los que entraban lo debían hacer por la izquierda; está de más decir que a los pocos minutos los trabajadores, mi mamá o mi papá me quitaba del pasillo, en mi intento de otorgar un orden provocaba más desorden y la gente no podía pasar, así que sólo conseguía un regaño.

Cuando tomaba el tren a la Ciudad de México me gustaba observar por la ventana cuando el tren pasaba por Toluca, al ser una zona industrial existían varios escapes que iban hacia las fábricas, ahí había vagones y me emocionaba ver hacia dónde se dirigían; el sonido de las ruedas era especial cuando rozaban un cambio de vía, anunciaba que había un escape. El tren realizaba una parada en Toluca entre las 6 y 6:30 de la tarde, cuando pasaba por la estación Maclovio Herrera, comenzaba una cuesta para atravesar la sierra que divide el valle de Toluca con el Valle de México, pasábamos por Ocoyoacac, que era un pueblo aún pequeño pero con numerosos iglesias, todo el pueblo estaba iluminado; el tren para subir las pendientes oscilaba entre los cerros en forma de “s”; Buenaventura me enseñaba las luces de la ciudad de Toluca a la distancia del lado derecho, y al dar la vuelta sobre esa “s”, la ciudad aparecía del lado izquierdo; para mí era impresionante ya que no sabía cómo la ciudad cambiaba a través de los costados de la ventana y de repente aparecía por el otro lado, a partir de ahí era un viaje silencioso, atravesábamos el bosque, atravesábamos La Marquesa y Huixquilucan hasta observar nuevamente las luces de la Ciudad de México.

En algún otro viaje de mi infancia recuerdo a una señora que bajó en Ixtlahuaca con varios costales, cajas de cartón y varios animales, después de haber descendido, el tren emprendió nuevamente su marcha y me di cuenta que en las esquinas del interior del vagón se encontraba un gato de aproximadamente un mes, era un gato pequeño y comenzó a

maullar en un rincón; no dudé en agarrarlo y bajarme con él cuando llegáramos al pueblo de mis abuelos y se los regalé; vivió 15 años con ellos hasta que murió de vieja, esta gata tuvo camada tras camada que hizo que constantemente tuvieran que regalara gatos a los vecinos y a conocidos, no era tan difícil ya que ayudaban a mantener alejadas a las ratas y los ratones que intentaban meterse a los graneros.

La estación Tacuba estaba llena de olores, el más penetrante era el de la refinería de Azcapotzalco; la estación de Tacuba era también un lugar común en mi infancia. Mi papá al ser garrotero tenía distintos horarios y fechas, su sede estaba en Acámbaro; cuando él salía rumbo a la ciudad de México regresaba a Acámbaro al otro día, y al tercero descansaba y así sucesivamente.

En las ocasiones en que esta calendarización topaba con su descanso y vuelta y adicionalmente quedaba un domingo, eran los días que podíamos ir a Tacuba, en ese lugar se vendían varias cosas, había puesto de ropa y comida, era costumbre que fuéramos a desayunar tacos de guisado, aunque a mí no me gustaba ninguno con la excepción de los tacos de arroz con huevo cocido, ese era mi desayuno; después, íbamos a un puesto donde vendían jugo de caña, y ahí mi papá se tomaba un vaso grande del jugo; posteriormente íbamos a cambiar revistas de uso. En estos puestos estaban las revistas como el diario semanal, valle de lágrimas, el libro vaquero etc., y dependiendo el estado podías cambiar las revistas que llevabas y pagabas por el intercambio y en ocasiones la revista que tomabas estaba en mejor estado que la que tu entregabas, en ese juego yo llevaba mis propias revistas, que eran Zor y los invencibles, Las aventuras de Capulina y Capulinita.

Entre esos puestos recuerdo uno donde vendían trenes pequeños para armar; yo enloquecía por esos trenes, eran pequeños, estaban detallados y libres de rebabas. Mis



juegos se relacionaban con estos trenes, los llevaba a todas partes, y si encontraba un montículo de arena, tierra, o lugares que se pudieran trazar caminos, los empezaba a construir con una piedra o una vara, trazaba el camino y después jugaba con los trenes en esos caminos, colocaba ramas para simular árboles, rocas que atravesaban el camino, construía un camino en miniatura.

Jugar a ser tren; cuando era niño los juguetes se relacionaban con el trabajo de mis familiares, pedía de regalo trenes. El papá de un vecino tenía trenes eléctricos, con el detalle de vías, durmientes, las vías de metal que sabía eran de cobre y permitían que las locomotoras, que veía preciosas, avanzaran. Me gustaban todos esos juguetes a escala que parecían que eran reales; durante mucho tiempo me gustaron las miniaturas. Yo tenía trenes de distintos tamaños, esos que armaba, que compraba en Tacuba, otros que yo elaboraba con cartón, tenía seis años y yo imitaba los juguetes para recortar y armar que venían en los cereales.

También recuerdo un tren que consistía en una locomotora tipo “el general”, con un vagón de carbón, una góndola, un furgón y un cabús, con ellos jugaba en la cocina, y elaboraba con otros juguetes estaciones que estaban repartidas en la casa. Esa locomotora se caracteriza por tener una especie de pico en el frente, y por lo tanto sólo corría en una dirección. Como yo veía que las locomotoras en las que viajaba iban de un lado a otro en las dos direcciones, le hice un agujero para poder arrastrar mis vagones atados con alambres, y siempre me preguntaban el porqué de la locomotora que viaja hacia atrás, yo simplemente les contestaba con tono de “que no lo saben” las locomotoras también pueden viajar hacia atrás.

De esta misma forma cuando me encontraba jugando en las estaciones lo hacía de una manera distinta, ya que me metía en habitaciones pequeñas y oscuras que servían de bodega donde se guardaban papeles, polvo, viejos libros contables, cartones y servían a la vez de nido de arañas y ratas. Aún, cuando lo recuerdo, tengo la misma emoción que me producía el temor a las arañas y que brincaran en mi cara o que me estrellara en el rostro una telaraña que no podía ver, me produce escalofrío y una descarga de emoción

En varias ocasiones encontraba objetos que resultaban ser tesoros para mí; encontraba cadenas, monedas, canicas, botes llenos de ceniza calendarios, cuentos viejos, trastes de peltre. Entre esos rincones encontré una moneda con la imagen de Carlos III fechada en el año de 1800, estaba en un rincón en medio del polvo, donde no había nada. La mayoría de las veces que decidía adentrarme en las bodegas era por las historias de tesoros que se encontraban escondidos en algunas estaciones, recuerdo que en la estación de Bassoco se encontraba en la cocina un gran agujero, decían que hacía unos diez años, el jefe de estación en turno excavó ese hoyo, abajo del horno de leña y había encontrado una olla llena de centenarios. Siempre soñaba con encontrar una olla llena de monedas. Y para ello tenía bastantes oportunidades, explorar hasta el cansancio la misma estación o mudarnos.

### **4.3 Interacción Cotidiana**

Varios trabajadores como Gustavo, Rodolfo y Héctor trabajaron con TFM hasta el año 2003, en ese momento comenzaron nuevamente las liquidaciones laborales para dar paso a Kansas City Southern de México. Esta empresa comenzó a laborar con menos personal; en Ferrocarriles Nacionales un tren ocupaba entre siete y ocho trabajadores para

mantener el curso, en la actualidad los trenes sólo llevan a dos o tres personas que son un conductor, un maquinista y en caso de realizar movimientos llevan a un garrotero.

Rodolfo recuerda con mayor cariño su etapa como garrotero, en trenes de carga y pasajeros, para él las experiencias que se adquirían a lo largo de los trayectos y conociendo personas hacía que valieran la pena los desvelos y jornadas dobles o triples de trabajo. De manera particular, la ruta que comprende de la ciudad de Toluca al Valle de México es la que más recuerdos le trae debido a las jornadas tan largas de trabajo que podrían ser de doce horas en un trayecto considerado corto con relación a otros trayectos como el Toluca-Acámbaro.

Trabajar sobre los trenes requería un esfuerzo de coordinación para calcular el recorrido, velocidad y tiempos de los trenes para que no se alcanzaran o chocaran. La interacción entre los miembros de la tripulación, así como en las oficinas telegráficas requerían eficiencia y compromiso debido a que los errores humanos podían ocasionar pérdidas económicas y humanas.

Interactuar con los demás trabajadores en el momento en que se requirieran maniobras más complejas, estableciendo una relación de confianza entre los miembros al momento de realizar su trabajo, independientemente del trato personal que mantuvieron entre ellos. Rodolfo menciona que los mayores retos se encontraban en el tramo que iba de Tacuba a Toluca, en este tramo se encuentran algunas de las pendientes más inclinadas del país, por lo tanto, manejar un tren en este tramo era peligroso, en esta ruta después de Naucalpan el tren tenía que subir la cuesta en la comunidad de Río hondo, dos ríos hasta llegar a la estación La cima, Salazar y posteriormente bajar a la altura de la estación Maclovio Herrera. Este tramo significaba un trabajo doble tanto de los maquinistas que

deberían controlar las locomotoras y los vagones con los frenos de aire y los garroteros que tenían que frenar manualmente algunos vagones para ayudar a la locomotora a bajar las pendientes; se debía tener cuidado con la vía, en caso de aplicar mal los frenos, las distintas ruedas de los vagones podían rozarse y aplanarse, el peligro derivaba en que en el momento en que las ruedas aplanadas comenzarán a girar, en el instante en que el tren obtuviera mayor velocidad podrían llegar a descarrilar a los vagones, dañar la vía y provocar daños a otros trenes. “Este tramo requería de gran habilidad de gran compañerismo y sobre todo de conocer las estaciones y la geografía que acompañaban a este recorrido” (Alcaraz, 2019).

Don Rodolfo menciona que los sonidos siempre lo transportan a otros lugares, que él, al igual que los jubilados, recuerdan con añoro el sonido que se produce la distancia cuándo escucha el pitido de una locomotora e incluso cuando ven los rieles tendidos en el piso pasar por donde ellos trabajaron. Se remite inmediatamente a los recuerdos de ese trabajo en el que estuvo por tantos años; relaciona cada objeto con un recuerdo. Añade que en los primeros días de su jubilación o liquidación se reunían cerca de las estaciones pues no pueden desprenderse de las actividades que habían realizado por tantos años. Muchos de ellos lloraban de tristeza, recuerdan tanto los buenos momentos y los malos que tuvieron en ferrocarriles, se reunían para platicar y recordar todo lo que habían hecho andando juntos en el mismo tren.

Recuerda también altercados que tuvieron con otros trabajadores e incluso los conflictos que tuvieron con la empresa cuando ferrocarriles y el sindicato no respetaban sus derechos laborales y que en ocasiones beneficiaban algunos que se encontraban en una posición más ventajosa, mantenían un compadrazgo o bien, tenían un puesto de mayor jerarquía que el de ellos; cuando suman todas estas experiencias, lamentan que en el

momento en que se les indemnizó lo hicieran siempre con un monto menor al que deberían obtener por sus años de trabajo; a todos aquellos que hicieron un retiro voluntario no se les entregó su liquidación completa dado que alargaban los pagos y en varias ocasiones le retenían los últimos pagos y al igual que los jubilados recibían una indemnización menor a lo cotizado en el Seguro Social.

Recibir una indemnización menor significa también desprenderse de aquellos derechos adquiridos a lo largo de los años, el haber trabajado durante tantos años en la empresa era también un signo de estatus y reconocimiento entre los miembros, si bien algunos de sus compañeros habían fallecido en accidentes o enfermedades el reconocerlos como jubilados de Ferrocarriles Nacionales recibiendo una pensión íntegra significaba todo este proceso doloroso en el cual se desprendían su modo de vida que mantuvieron durante su infancia y toda su vida laboral.

Hubo varios grupos de trabajadores que al no recibir su pensión íntegra interpusieron demandas colectivas e individuales y durante ese proceso muchos de ellos existieron otros compañeros murieron y otros llegaban un punto en que no podían solventar los gastos por lo que a su edad representa un proceso desgastante y decidían vivir con “poco pero suficiente”, ahora existen muchas personas que aunque no trabajen ferrocarriles observan que es una empresa que ya no volverá, se dan cuenta con nostalgia que no puedan trabajar ahí toda su vida (Alcaraz, 2019).

Su recorrido de vida en el ferrocarril inició en 1970 un cuando solicitó un boletín de ascenso de acuerdo con los derechos para ascender de un garrotero de patio; todos los trabajadores tenían derecho ascender a un puesto temporal o definitivo al lugar donde quisieran ir y siempre y cuando existieran una vacante para que pudieran trasladarse hasta

ese lugar. Mantener el movimiento de los trenes siendo un garrotero y llevando los trenes de un lado a otro, llevar vagones a empresas, armar un tren para su salida, le permitió ser reconocido por todos los trabajadores que realizan el mismo trabajo, “pues sí un trabajo te gusta siempre lo haces con la mejor de las ganas”.

Rodolfo recuerda con alegría aquella vez que venían en un tren de pasajeros y en una sesión pasando Maravatío le pregunta un señor que si le dejaba subir un burrito “¿cómo crees que burros? es un tren de pasajeros no de animales” (Alcaraz, 2019) el señor le insistió diciéndole que era un burro pequeño, insistía que lo iban a bajar; inmediatamente llegaron a la estación

Pues ya agarramos al burro y lo subimos cerrando los estribos para que no se cayeran y ahí va el condenado burro y la gente risa y risa diciendo mira ahora hasta burros traemos aquí, al rato van a querer subir caballos y vacas. Era un burrito chiquito y ya cuando llegamos a donde íbamos a bajar nomas lo traemos otra vez risa y risa porque el condenado burrito no se quería bajar (Alcaraz, 2019).

Lidiar con pasajeros, y convivir con comerciantes que todos los días subían a vender al tren eran parte de la experiencia de realizar un viaje de este tipo, recuerda también al señor que se subía vendiendo tacos en la estación de Dos ríos, ellos de cariño le decían Manuelito, recuerda que siempre bromeaban con él, era un vendedor homosexual, ofrecía tacos de bistec y longaniza, todos en una canasta, además que ofrecía panes llamados mamones “¡Hay mamooooooooones, Hay mamooooooooones! Era el grito que siempre traía Manolito y pues siempre lo esperábamos para que nos invita unos tacos échame uno, pues uno y uno estaban muy buenos sus tacos era mugroso, pero le quedaban muy buenos” (Alcaraz, 2019).

Recuerda también a otra señora que vendía tortas de jamón desabridas, era conocida como “la güera”, esta señora abordaba el tren en Toluca y siempre bajaba en la estación de Bassoco para esperar el tren de regreso, sobre ella se comentaba entre chismes el pasado de su vida.

Yo no la conocí bien, pero dicen que estuvo en la cárcel en “la mera buena” dicen que mató a uno, le decían “la leona”, era muy buena gente cuando la conocí, pero dicen que había que andar con cuidado y estaba otra que era su hermana y también de cuidado, estuvo en la cárcel cuando joven no se sabe si a un hombre o a su marido (Alcaraz, 2019).

La güera cuando llegaba a Bassoco siempre se sentaba en una banca que estaba enfrente de la estación, esa banca se utilizaba para que los viajeros esperan el tren pero ella la ocupaba durante horas, era una señora de aproximadamente 1.60 m. aproximadamente 100 kg, tenía su cabello casi blanco rematado con algunos cabellos rubios que aún se negaban a envejecer, se sentaba en esa banca y siempre encargaba algún niño que pasara por el lugar que le compra una Coca Cola, de su canasta sacaba tortas o tacos dorados empezaba a comer invitando a los niños o a una señora llamada Juana que vivía aproximadamente a 300 metros de la estación, durante una hora o más el tiempo parecía no pasar mientras las señoras platicaban compartiendo el refresco, las tortas o los tacos.

En algunos trayectos las distracciones podrían ocasionar accidentes al personal y también a los trenes, Rodolfo recuerda un accidente que tuvo cuando venía en un tren desde Naucalpan donde tuvieron que realizar maniobras de patio con carros tanque, una de las técnicas utilizadas por los trabajadores era comenzar a “encarrerar” a los vagones

con el impulso otorgado por las locomotoras y controlar manualmente los vagones hasta dejarlos en el escape correspondiente, fue en esos carros tanque en donde tenía que brincar de un vagón a otro cuando él resbaló y cayó en medio de la vía, al no ir los vagones con gran velocidad pudo permanecer acostado en medio de la vía mientras los vagones pasaban por arriba de él hasta que sus compañeros lo ayudaron y lo llevaron al hospital para ver cómo se encontraba.

Gracias a Dios no me pasó nada en ese ni en otro, me tocaron tres choques de trenes, cuando veía, el tren ¡aguas! y me aventaba, en la división pacífico, y en la montaña había muchas “chorreadas” el maquinista no sabía controlar a veces el tren, y se le iba hasta donde se pudiera controlar, ¡agárrate! y pues no sabe dónde va a quedar uno, ¡y gracias a dios no porque tomaba mucho tequila! (Alcaraz, 2019).

Sucedía que en muchas ocasiones cuando se encontraban tomando con otros trabajadores incluso con jefes, siempre existían propuestas para realizar negocios o bien para obtener un nuevo puesto de trabajo mejor remunerado, Rodolfo menciona que muchas personas accedían a estos puestos “haciendo la barba” y no por méritos propios, para él era más importante que si alguna persona le llegaba ofrecer un ascenso fue a través de sus capacidades y cualidades, se enorgullecía de la manera en cómo llevaba a cabo su trabajo, “si quieres subirme y si creen que soy apto denme el puesto, a mí no me gusta andar ‘haciendo la barba’ a la gente no’más así porque sí (Alcaraz, 2019). Muchas oportunidades de trabajo sucedían por las relaciones de amistad, por favor nos y por supuesto mediante el escalafón y los méritos propios.

Una gran cantidad de trabajadores consideran que el declive de Ferrocarriles Nacionales se debió a que trabajaba con número rojos, consideran que sus recursos nunca



estuvieron cien por ciento activos. Por otro lado, observaban cómo existía mucha gente que no trabajaba y recibía su pago, eran considerados aviadores y todos ellos eran recomendados y familiares de las personas que tenían los cargos administrativos más altos en ferrocarriles.

En todos los departamentos había aviadores, principalmente en México, hasta los compañeros de allá me decían, mira cuántos vienen a cobrar y ni están trabajando ahí, estaban ahí formaditos, así también abrían los vagones para sacarle la carga, para Lázaro Cárdenas aparte mueven droga. Un día andaba por allá y se me acercó un cuate y me dijo: oye tengo unos costalitos ¿no los puedo echar? te doy para tu refresco, yo le dije: discúlpame si los quieres echar adelante, pero a mí no me involucres, así valiéndoles, casi por lo regular los federales no se meten, ven pasar el tren, pero no lo van a parar. Cuando andaban los soldados sí no se metían en la máquina para nada, al exprés o al correo pues nunca se metían (Alcaraz, 2019).

Por otro lado existe una lógica donde cuando llegaban a correr algún empleado a causa de un accidente donde él era responsable o incluso lo sorprendían bebiendo, la empresa castigaba a los trabajadores quitándoles el trabajo; sin embargo, sí ellos pedían que el sindicato intercediera por ellos por el despido, era casi un hecho que el trabajador ganará el pleito laboral, inclusive los trabajadores podrían emprender demandas contra la empresa a través de los representantes del sindicato y de la misma manera ganaban las demandas. Otro aspecto era cuando el llamador iba a casa de los trenistas para formar la tripulación de un tren, muchos de ellos se negaban a ir incluso sí era su responsabilidad, entonces tenían que cubrir esas rutas con otros trabajadores y no existía castigo para aquellos que no quisieron asistir a su trabajo.

Todo ello se sorteaba con la honestidad, en el caso de Rodolfo menciona que desde que él empezó a trabajar inmediatamente se independizó su familia, agradece que su padre le hubiera apoyado pero consideraba que él ya no tenía que pedirle manutención, él iba a la escuela a Acámbaro y regresaban los viernes en el número 30 a la ciudad de Toluca, llegaba aproximadamente a las 5:25 de la tarde; siendo estudiante, llegaban los llamadores y le preguntaban que si quería tomar un turno con el tren que iba directo hacia el Valle de México, entonces él en el lugar de descansar y visitar a su familia se integraban la tripulación del tren que llegaría el sábado la Ciudad de México y regresaría el domingo a la ciudad de Toluca. Ocasionalmente, en la Ciudad de México le pedían que cubriera otro turno de regreso a la ciudad de Toluca y él lo hacía para poder llegar antes para visitar por un rato a su familia.

A pesar de que era estudiante trabajaba ya y recibía una paga adicional a la beca que le daban por estudiar; Rodolfo considera que trabajar en los trenes fue lo que le ayudó a comprender bien las tareas de la escuela porque siente que no era tan apto para estudiar, así que en 5 meses terminó sus estudios y le dieron trabajo como garrotero de patio en la estación de Acámbaro, esperando el momento de poder ascender por medio del escalafón.

Para subir en el escalafón era de acuerdo a tus derechos, dependiendo de qué fecha habías ingresado, el que fuera más “derechero” era el que se quedaba con el puesto, supongamos que dos empezamos a trabajar en la misma fecha, pero si uno entró a las 12 y otro a la 1 de la tarde, ya con eso uno tenía derechos; así había temporales y definitivos, era la mafia que uno hacía, buscaba la manera de estar ganando el máximo de dinero (Alcaraz, 2019).

El descuido y declive de los ferrocarriles se debió a dos factores por un lado los trabajadores consideran que fueron los directivos quiénes orillaron la empresa a la quiebra debido al desfaldo en grandes proporciones y, por otro lado, consideran que fueron los mismos trabajadores quienes con “robo hormiga” y robos a trenes, fueron los causantes de que la empresa trabajara en números rojos y por lo tanto no existiera un mantenimiento adecuado para toda la infraestructura.

Más que nada, por un lado fueron los jefes porque se ganaban una buena lana y también recibían movimientos de todo lo que hubiera desde superintendentes hasta directivos, luego les hablaban de las empresas y les decían: mire acá le vamos a invitar una comidita y un vinito, y ahí era donde ya hacían los negocios, hasta nosotros ya que después cuando no había mucho movimiento comíamos y comprábamos que el pulquito, que la cervecita, y llegábamos borrachillos a las estaciones sin que nos dijeran nada (Alcaraz, 2019).

Recuerda también que los agentes de publicaciones siempre andaban fuera o prestados en otras líneas, entonces si van a Veracruz, Oaxaca o Jalisco cuando llegaban a Toluca o Acámbaro siempre ofrecían un tequila o un mezcal, primero regalaban unas pruebas para después venderlas “a las 11:00 de la mañana uno andaba ahí tomado en los trenes de pasajeros” (Alcaraz, 2019). Los auditores, los conductores, así como los boleteros se caracterizaban por realizar su trabajo, pero además por hacer pequeños negocios.

Los auditores, los boleteros siempre traían su buena lana, nos invitaban el almuerzo y la comida y todavía nos daban toda una buena lana, los que supieron hacerla y aprovecharla tienen sus buenas casas sus buenos departamentos. Era para que no rajáramos y pues Imagínese cuanto se llevaban. Mas en los trenes como el de

Maravatío a Zitácuaro, nombre ese señor se hizo millonario, Florentino algo no me acuerdo, toda su vida anduvo en ese tren metía 50 100 pesos y el tren andaba súper lleno (Alcaraz, 2019).

Los recorridos que Rodolfo realizaba con TFM se ampliaron a más destinos debido a que alargaron varias rutas; con Ferrocarriles Nacionales el recorrido usual del tren de carga era de Acámbaro a Escobedo y posteriormente de Escobedo a San Luis Potosí, así que con TFM realizaba los recorridos de Acámbaro a San Luis Potosí.

Para allá era una chulada, ahí estuve año y medio, me asignaron un directo, uno hacia tres viajes y ya salía, pero eran viajes de treinta o cuarenta horas; un día nos aventamos unos de cuarenta y seis, hacíamos movimiento y no entrábamos porque estábamos bloqueados en San Luis pues había muchos trenes que no salían, ya después se fue normalizando (Alcaraz, 2019).

Como parte de estas experiencias también llegó a manejar trenes, considera que aquellos señores viejos que eran maquinistas eran los que ayudaban a la gente joven cuando apenas empezaba; aquellos maquinistas que tenían mediana edad, incluso sus ayudantes, eran incompetentes para realizar adecuadamente su trabajo, recuerda que había una familia de fogoneros que trabajaban en la ciudad de Toluca.

Los Sánchez eran muy buenos, ellos subían y bajaban los trenes porque los maquinistas nada; la de la montaña es una de las pendientes más pesadas y peligrosas, ellos me enseñaron a manejar: órale vengase pa'ca, siéntese, y échele ora, ya va bajando, ya va descolgando, métale una aplicacioncita, diez libras, despacito vaya aflojando la máquina que no se arrastre, mira ya viste, así llévatelo,

ya se recargó si se recarga otra vez échale cinco libras para que amarre un poco más las unidades y así controlar el tren (Alcaraz, 2019).

Este tipo de movimientos tenían que realizarlo a través del freno dinámico que existían en las locomotoras, Rodolfo considera que este freno es similar al freno que utilizan los tráilers para frenar y descender cuestras con el motor, la locomotora va controlando y teniendo el peso del tren, para ello hay que recurrir a una serie de tácticas donde de acuerdo al empuje que los vagones vayan haciendo hacia la locomotora es como el maquinista debe calcular la presión de los frenos y la velocidad con la cual piensa descender.

Cuestión aparte son los derechos sindicales de los trabajadores, todos reconocen a Víctor Flores como líder del sindicato de los trabajadores ferrocarrileros y que ya tiene muchos años siendo líder. Rodolfo mencionan que a pesar de los años no lo han podido correr, a pesar de que escucha, ahora en voz de otros compañeros, que el sindicato ya no tiene ninguna funcionalidad y tampoco otorga apoyo a los trabajadores cuando lo requieren.

Si por algo no puedes ir a trabajar por algún problema, la empresa te corre y el sindicato no te apoya, no espérate, que ahorita, aguántate, pero si no fueran sus allegados, que el sobrino, que el ahijado, que el pariente, allegados el pariente etc. están ahí. También he escuchado que en muchos puestos operativos hay gente nueva, que no tiene una preparación adecuada y que no sabe desempeñar el oficio del ferrocarrilero adecuadamente, aunque algunos han estudiado en universidades o escuelas técnicas, conocen muy poco del trabajo que se debe realizar para el mantenimiento de una vía (Alcaraz, 2019).

También menciona que cuando él trabajaba en ferrocarriles debían aprenderse de memoria el reglamento, conocer los horarios la ruta de los trenes, saber los movimientos básicos para poder conectar los vagones del ferrocarril, cómo cortarlos, cómo unirlos, cómo subir a un vagón, cómo subir una locomotora, hacer diferenciación de unidades y cómo realizar los cortes de un tren entre vagones.

**Imagen 21**

*Rodolfo Alcaraz*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2019)

Nada de corte y ya, no, hay que medir angulares, ver primero, cerrando un angular o dos angulares dependiendo los que vayas a hacer, nosotros anteriormente cortábamos la manguera, para córtala teníamos maña, porque suena muy tonto, hay que tener maña y esta se agarra poco a poco, por ejemplo, los cambios, voltéate

ese cambio ¡está bien duro! pues claro es puro fierro, qué quieres hacer, maña para voltear el cambio, porque también estaba canijo, había unos que estaba jijos de la mañana, pero pura maña, sube la palanca muy bien, al momento del jalón bájalo luego, luego, ahí estaba no puedo, no puedo, así decían muchos, a ver quítate, fíjate, ¡pas!, pa'bajo, ¿cómo le hiciste? ¡pues ya viste como le hice con las manos cómo quieres que le haga! estaba bien duro, pero hay que tenerle maña. Hay que ver cerrar angulares, son las mangueras que se acoplan. Los angulares son los que hacen que se enganchen las mangueras, si lo cortas con aire te chicotea; a mí me paso una vez que estábamos habiendo movimiento en Pemex, al maquinista se le fue el tren, le tire el aire y chicoteó la manguera y no'mas fue un rozón, y me abrió, antes que tengo quijada, si te da de lleno es una presión de noventa y seis libras, ahí en Chrysler me cocieron en vivo ahí en su enfermería, dale gracias a dios que no'más fue el puro rozón (Alcaraz, 2019).

Rodolfo afirma que no cualquiera puede ser ferrocarrilero, se trae en la sangre, que los traen sus hermanos y también lo traía su papá. Para hacer ferrocarrilero se deberían realizar todas las labores que se les indicarán, recuerda que existían conductores que tenían un carácter muy fuerte y que situaba a los garroteros a lo largo del tren como el considerará que era conveniente, e incluso si no se llevaba bien con un garrotero, lo que hacían era mandar a un garrotero a que anduviera arriba de los vagones, que era el puesto donde existía mayor riesgo y probabilidades de tener un accidente.

Yo le sufrí mucho, me decían: pinche Rodolfo, dile a aquel cabrón que te mande al cabús que no chingue, yo brincaba los carros en movimiento, aquí es mi trabajo así que aquí déjame, luego salieron los carros con acoplador más largo y los brincaba ¡pinche Rodolfo te vas a matar! y así los brincaba, no pasa nada estaba uno chavo

la verdad, muchos decían yo no quiero andar brincando, para ser ferrocarrilero hay que fletarse (Alcaraz, 2019).

El entorno el ferrocarril hacían que muchos trabajadores sufrirán inclemencias cuando realizaban viajes largos o tenían que detenerse porque había un accidente en el camino, incluso aunque ellos llevaran dinero existían lugares donde no había nada que pudieran comprar, se encontraban en lugares donde sufrían de frío, calor, insectos y alimañas.

En una ocasión, cuando Rodolfo fue a Monclova con varios compañeros, entonces a todos ellos les tocaba realizar las actividades cotidianas que realizaban en el hogar, lavaban la ropa, guisaban, trapeaban, y así todas las actividades consideradas como actividades exclusivas de la mujer.

Yo gracias a Dios y a mi mamá, que en paz descansa, me decía a ver véngase paca, a ver esto a ver lo otro, ¡ay mamá eso es de mujeres! me vale, ora hágalo, ¿qué tal que le toca una pinche vieja huevona? usted ya lo sabe hacer, y si eran buenos consejos de los viejos, porque aprende uno mucho, no es una cosa del otro mundo (Alcaraz, 2019).

Varias de estas actividades le realizaban cuando en ocasiones quedaban varados veinticuatro o cincuenta y ocho horas, y entonces se encontraban lejos de toda población; en ocasiones cuando quedaban varados en medio de la noche, era sólo hasta el amanecer cuando empezaban a la distancia con la esperanza de ver una casa; cuando encontraban, se organizaban para ir a preguntar a ver si las personas que vivían en esa casa les podían vender algo para comer, entonces la gente les ofrecía huevo, frijoles, tortillas de maíz



hechas a mano y después muchas veces las familias preguntaba qué cuántas personas eran en total y si querían algo a la hora de la comida, entonces les ofrecían un caldo de gallina, más frijoles e incluso ofrecían destilados que tuvieran guardados en su casa.

Rodolfo recuerda que cuando llegaban a pedir ayuda a una casa, después de haber pagado incluso el doble o el triple de lo que valdría el alimento que les ofrecieron, muchas de estas familias quedaban agradecidas, pero había otras que insistían en venderles cosas a sobreprecio.

#### **4.4 Me Dicen “El Loco”**

Con el trabajo diario surgen amistades, gustos y un amor a lo que haces, Rodolfo cuenta que “el trabajo de los ferrocarrileros era similar al de un piloto de avión, un trailerero o el capitán de un barco, todos ellos si a ti te da gusto trabajar, entonces tu trabajo lo realizas correctamente” (Alcaraz, 2019), agradece las enseñanzas de su madre que le enseñaron responsabilidades y habilidades que le permitieron trabajar en ferrocarriles ante cualquier adversidad incluso cuando se iba a emborrachar con sus amigos.

Nos íbamos de farra con mis hermanos y amigos, llegábamos una o dos de la mañana todos briagos, ya en la mañana me decía: fito, fito, pues así me decían en la casa, ¡Órale ámonos a trabajar!, ay mamá ando bien malo, ¿malo? No mijito ¿sabes qué?, ¿qué tal anoche? Que a todo dar en la pachanga y tomando a todo ¡órale para que tenga usted dinero para andar en esos vicios váyase a trabajar, es más ya firmé el libro de que estabas listo para salir, ya está tu vianda, tu desayuno y el baño para que te metas a bañar, y te vas a trabajar, ¡pero mamá!, nada órale pues (Alcaraz, 2019).

## Imagen 22

### *Reunión por el día del ferrocarrilero*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2019)

Al pertenecer a una familia ferrocarrilera los trabajadores conocían tanto los padres, esposas, amantes e hijos de otros trabajadores, esto era importante debido a que si en algún momento tenía que localizarlos para suplir el lugar de algún trabajador que no haya podido o no haya querido salir a su tren pudieran contar con ellos, de esta manera, los papás los trabajadores podían firmar el llamado a los trenes y sólo confirmaban la hora y el destino para avisarle a sus hijos que ya tenían que salir a trabajar; era una estrategia para que no dejaran de trabajar, aunque abordarán los trenes seguían tomando con sus compañeros.

Crudo y todo, pero ya veíamos a alguien ¿quiúbole qué?, pues me llamaron para salir pero ando bien crudo, tú no te apures aguanta, salías con los demás borrachos

de los trenes, había muchas partes donde parábamos para comprar pulque, pasando Lerma había, pasando Jajalpa había, en Fresno en una cabañita había, antes tú podías pasar donde quisieras, ahora ya no se puede porque te tienen sincronizado hasta los cambios de vía son automáticos ya los controlan desde Monterrey, vas al escape o la principal y punto. Parábamos y un vasito y luego otro y así y pues ya llegaba todo pedo uno a México, si llegábamos temprano nos regresábamos y si no en el cabús nos quedábamos y era para chupar, nos levantábamos temprano íbamos a almorzar para realizar el recorrido de regreso (Alcaraz, 2019).

El tramo que comprende en Uruapan y Lázaro Cárdenas se encuentra construido sobre una pendiente de muchos kilómetros, existen numerosos cambios de vía para maniobrar vagones que provienen de Lázaro Cárdenas puerto y de la siderúrgica Lázaro Cárdenas, Rodolfo recuerda que en alguna ocasión dejaron unas góndolas cargadas cinco estaciones antes de llegar a Uruapan, comenta que algún desconocido quitó los frenos de aire de treinta y cinco vagones y éstos comenzaron a descender de tal suerte que tomaron velocidad y descarrilaron en una curva que serpenteaba a su vez al costado de un cerro; lo mandaron llamar desde Acámbaro para salir en un tren de trabajo y maniobrar los vagones para levantar así como para reconstruir la vía y un puente que se había dañado con el accidente, pensó que el trabajo no demoraría más de 2 días; sin embargo, al llegar observar la magnitud del accidente supo que iba a estar ahí por varios días.

Estuvo durante una semana trabajando día y noche en medio de las góndolas tiradas, recuerda que había una góndola que se encontraba en un plano inclinado y que para levantarla parte del cerro obstruía el movimiento de rescate, así que la grúa comenzó también a inclinarse y el grito de los trabajadores que le pedían al operador de la grúa que

dejará que el vagón después de varios instantes alcanzó a soltar la góndola y así no hubo más pérdidas humanas y materiales que lamentar. Todos los trenes se encontraban detenidos.

Estuvimos ahí una semana haciendo maniobras, en serio es ahí cuando se sufre pero se aprende, estábamos todos aburridos, cansados, enojados y apenas pasa una mosca y nos enojamos más, no nos calentaba ni el sol, cuándo podíamos nos bañamos por un río y apenas uno veía las víboras y teníamos que correr, tenemos que encargar la comida en un pueblito y nos tenemos que organizar para cocinar; ahí estuvimos toda una semana, al final todo ese sufrimiento valió la pena porque nos pagaron horas dobles y hasta triples, después de doce horas de trabajo se pagan las horas al doble y después de estar diecinueve horas de trabajo entonces la empresa te pagaba al triple; obviamente, cuando llegamos a nuestra casa, llegamos con la actitud de que estamos cansados y no estoy para nadie así que no estén chingando (Alcaraz, 2019).

Rodolfo recuerda con cariño a varios compañeros con los cuales convivió durante años, incluso de aquellos de los que se hizo compadre; de manera particular recuerda a su compadre Tránsito Herrera.

Tránsito Herrera, ese hijo de su chingada madre, que en paz descansa, ese cabrón corría como loco valiéndole madre y nunca le pasó nada, él le aceleraba porque anteriormente no había límite de velocidad, un día sin exagerar salimos de Acámbaro en el tren local como dos horas adelante del tren de pasajeros y ahí veníamos haciendo movimiento. Cuando llegamos a Maravatío ya traíamos atrás como a 40 minutos al tren de pasajeros ¡ándale güey pégale duro!, hijo de su madre,

Pomoca, Apeo, Pateo, Tungareo, Los lirios, Colorado, Contepec, todos los pueblos los pasó vuelto hijo de su madre ¡venía a puro pinche polvaderón! La gente nomás se quedaba viendo con cara de ¿estos güeyes qué? Basta decir que llegamos a Toluca con dos horas adelante del de pasajeros y eso que el pasajero corre más rápido. Decía Tránsito: ¡ah chinga! Sí el pasajero corre, yo también puedo correr Loco el güey (Alcaraz, 2019).

La relación de compadrazgo que tuvo con Tránsito le ayudo para ingresar a TFM, siempre lo recuerda como un hombre honesto, sincero y muy mal hablado. Cuando Rodolfo se encontró sin trabajo después de haber laborado en ferrocarriles nacionales había buscado colocarse nuevamente en la empresa TFM y no encontraba acomodo debido a que su último cargo fue jefe de patio, y la nueva empresa había desaparecido esa figura “ándale hijo de la chingada, no’mas hay de garrotero, pero vente rápido hijo de la chingada que no te voy a andar consiguiendo trabajo todos los días” (Alcaraz, 2019), no tardó más de 4 horas en llegar a Acámbaro para firmar ahora como garrotero. Rodolfo llegó sin maletas pensando que después de haber firmado entraría a trabajar a los dos días, pero se sorprendió ya que en un lapso de cinco horas ya lo tenían programado para que trabajará a bordo de un tren.

Estas particularidades de los viajes donde sufrían accidentes, eran respaldadas con el apoyo del sindicato. Rodolfo considera que ahora al sólo ayudar a los trabajadores allegados las rutas de los trenes no se realizan adecuadamente, refiere que al existir una tripulación con menos miembros, si llega a faltar un solo integrante, el tren simplemente no se mueve, caso contrario a cuando trabajaba en ferrocarriles y existía una tripulación mayor, en caso de faltar un miembro el tren no se detenía y entre los miembros del viaje suplían las actividades que debía realizar el compañero que se había ausentado. Al realizar

distintas actividades y cumplir cabalmente con su trabajo Rodolfo menciona que sus compañeros y superiores reconocían sus capacidades laborales

A mí me decían que yo estaba loco, me decían el “loco” ¡ese pinche loco! Me decían los demás y había un despachador que les decía a los compañeros: están pendejos, ese güey de loco no tiene nada, ¿qué? Así como lo oyen cabrones mis respetos para ese cabrón vean como trabaja, y pues los demás se quedaban callados. Y un día sin querer fuimos a Acámbaro y el despachador estaba sentado en su oficina hablando exactamente de mí, le digo: ¿qué hay Marquitos? Se me hace como que estabas hablando de mí, sí efectivamente, pero estoy hablando bien ¿o qué? ¿me escuchaste algo malo? No nada, hasta que se me dio el gusto de conocerte, igualmente Rodolfo, ¿qué? ¡vamos a echarnos una? ¡vamos a echarnos una!, y eso que (comunicación personal, 20 de enero de 2019).

Ahora el sindicato ya no promueve las reuniones entre jubilados, la realiza escasamente en algunas de las ciudades más importantes o donde se encuentra las delegaciones sindicales, y en contadas ocasiones organiza las reuniones el día 7 de noviembre de cada año, que es cuando se conmemora el día del ferrocarrilero. Las reuniones suceden en medio de anécdotas y alegrías, la gente que se reúne convivir lo hace sin el afán de revivir pleitos o conflictos, la intención es pasar una reunión sana donde puedan comer y beber, así como recordar las historias de cuando ellos trabajaban en el tren.

Varios grupos van perdiendo integrantes, por motivos de salud o bien porque algunos ya fallecieron, ahora al no realizar actividades dentro los edificios sindicales los ferrocarrileros se reúnen en hogares de otros compañeros suyos. Rodolfo menciona que

los días 7 de noviembre se reúnen en la casa de un compañero que ahora tiene una cocina económica, como es un día de celebración elabora mole, mixiotes de conejo, o chicharrón en salsa verde, toman pulque, cerveza o tequila.

Este tipo de reuniones logra que exista una solidaridad que ha sido mermada por el transcurso del tiempo y porque muchos de ellos, en la actualidad, no los dejan acercarse a las estaciones de ferrocarril, en esos lugares donde solían reunirse, lo mismo sucede con los espacios sindicales que han caído en el abandono y el vandalismo.

Estas son reuniones bonitas porque nos acordamos de nuestros tiempos y cómo fuimos como ferrocarrileros, sólo aquí en Toluca el edificio del sindicato está destruido, no lo ocupan, es una desgracia, ahí está el edificio se inunda cuando llueve, debería estar acondicionado para una reunión; por ejemplo, el de Acámbaro ese si está acondicionado porque ahí está la sección, debería existir una persona que se hiciera cargo del sindicato y que lo tuvieran bien arreglado, que lo pudieran arreglar incluso que lo pudieran rentar (Patiño, 2019).

Debido a la escasa relación que existe entre los jubilados y el sindicato, han ocurrido distintos malentendidos y conflictos en distintas estaciones donde había un edificio sindical, trabajadores en activo corren de las estaciones a aquellos jubilados que observan y hacen recomendaciones a su trabajo, otros se mantienen en un constante pleito sindical por aquellas jubilaciones que no les han sido entregadas en su totalidad o incluso cuando los trabajadores quieren hacer uso de las instalaciones sindicales a las cuales todavía pertenecen. Rodolfo recuerda que la primera vez que los jubilados intentaron reunirse en el edificio sindical de Toluca, tuvieron un conflicto debido a que las autoridades sindicales

realizaron un sinnúmero de trabas y malos entendimientos para que los trabajadores se pudieran reunir en ese edificio.

Nos pusieron tantos pretextos para poder abrir el sindicato y luego fue un sobrino del líder sindical de la sección uno, Sabino Monroy que a ver quién y quiénes estaban, ¡si sácanos fotos y dile quienes están! Dile que esta e Rodolfo López, él ya me conoce, ahí le dices ¿es tu tío o qué es de ti? Es mi tío. Entonces le dices que aquí estamos para servirle, lo que se le ofrezca dile que tampoco se vale, dile que somos puros jubilados, hasta nos pusimos en pose ya acomodamos las cervezas enfrente junto con el vino ¡dile lo que estamos tomando que chingados vamos a estar rogando! (Alcaraz, 2019).

En los trenes de carga ocurrieron varios accidentes, debido a la naturaleza del impacto existía una alta probabilidad de que maquinistas y garroteros resultaron lesionados e inclusive fallecieron, eran las locomotoras donde ocurrían principalmente los percances, dependiendo la velocidad, la distancia entre trenes, el tipo de suelo, la tripulación reaccionaba de dos formas: frenando y esperar el impacto dentro de las cabinas, esperando quedar atrapado en un hueco y no salir lesionado; o bien, aventarse a un costado de la vía con el tren en movimiento.

Cuando venía un tren, en nombre de Dios que caigas bien, me tocó una vez casi llegando a la estación de Toluca, eran unas máquinas solas y nosotros veníamos llegando con carga cuando de repente salen las maquinas, ¡aguas, aguas, párate! Enrique Alemán que en paz descansa era el maquinista, pero ya cuando venían las locomotoras cerca yo si me aventé y ¡pas! el madrazote ya me subí a ver a mi maquinista ahí con las patas pa' arriba todo mareado y golpeado, me corrieron como



seis meses, fue descuido del jefe de patio, y como era de lana, y pues se fregaron a los más pendejos que éramos nosotros (Alcaraz, 2019).

Los castigos dependían de la gravedad de la falta, había personas que eran castigadas hasta con un año de suspensión si el choque o el accidente era fuerte; el trabajo sobre el tren era peligroso, había que verificar que los vagones se encontraran funcionando adecuadamente, verificando que la presión en todos los vagones fuera la misma y evitar posibles causas para futuros accidentes, reconociendo el estado de las vías incluso montar vigilancia en estaciones donde la gente desenganchaba vagones solo por diversión.

Existía otro maquinista que era conocido como el “Chato Beltrán”, era conocido porque al igual que Tránsito Herrera acostumbraban llevar a sus trenes por arriba del promedio de velocidad, este maquinista laboró en los trenes 31 y 33, que eran los que cubrían la ruta de México a Acámbaro; cuentan que una de sus grandes hazañas ocurrió un día en el que llevaba su tren muy tarde, cuando llegó a la estación de Salazar le comentaron que intentará recuperar el tiempo y hacer una demora mínima. “El tren salía como a la una de la tarde de Toluca y llegaba a Acámbaro a las seis, ese canijo llevaba como tres horas de retraso, con decir que de Toluca a Acámbaro se hizo tres horas quince minutos y haciendo las paradas reglamentarias, ese si era un maquinista de los buenos” (Patiño, 2019).

Dicen que el “Chato Beltrán” siempre se caracterizó por ser una persona muy amable, que tenía gustos distinguidos y que además era muy selectivo para elegir a sus amigos; muchos trabajadores se daban cuenta que llegaba el “Chato” porque era el único maquinista que vestía su traje de manera impecable y además olía a perfumes que él mismo mandaba traer de Francia.

Olía el güey ¡ah hijo de su madre está cabrón! Además, él era muy tipo, volteadín pero era tipo, y cuando nos invitaba a su casa siempre tenía muy buena botana y puro coñac puro Martellito, nada que refresquito, nada, queso, jamones, era muy buena onda, siempre fue un gran amigo; me tocó varias veces venirme con él en su locomotora cuando tenía que ir a algún lado y no había ningún tren ¿Chatito me echas un raid? Súbete, súbete, ya sabes que conmigo súbete, en el camino de Maravatío ahí venía con él y su canasto de la comida era basto, órale sírvete, no que no, sírvete, cabrón órale, que chingaos. Es más, vele jalando aquí, siéntate aquí en la del maquinista (Alcaraz, 2019).

De esta manera Rodolfo no sólo obtenía un raid de una población a otra, sino que además le invitaban a comer al mismo tiempo que le enseñaban a manejar la locomotora, por razones como ésta, destaca la solidaridad que había entre los miembros del ferrocarril.

Sobre el acontecer diario entre accidentes y los procesos de resolución de ellos mediante la intervención del Ministerio Público Federal, Rodolfo relata que se presentaban situaciones dolorosas y llenas de complicaciones para resolver adecuadamente estos sucesos. Recuerda un accidente donde ahora existe la puerta Tollotzin en Toluca, al cual denominaban “puerto Tollotzin” debido a las constantes inundaciones que sucedían en la construcción de ese puente deprimido; ahí, ocurrió un choque entre el tren que debía realizar acomodo de vagones en las fábricas de la zona industrial de Toluca y una pipa de gas que transitaba en la carretera que acompaña a la vía a lo largo de 10 km.

Esa vez salimos en un turno como a las cuatro de la tarde, antes de pasar el cruceo vimos una pipa de gas que venía, se le veía con intenciones de atravesar, ¡párale,

párale! Decíamos, le soltamos el aire para que se parara el tren, el tráiler se pasa, y por unos milímetros, centímetros pasó la pipa y pasamos nosotros (Alcaraz, 2019).

También recuerda en ese mismo tramo antes de llegar a la estación Doña Rosa, en el momento en el que se encontraban realizando maniobras se percataron que una señora manejando un auto mantenía su misma velocidad y no volteaba a ver la vía del tren y parecía no percatarse que las locomotoras acercaban, ellos hicieron sonar la locomotora varias veces, pero la señora no disminuyó la velocidad de su auto, cuando el auto iba atravesando el crucero y cuando se encontraba a mitad de la vía pareció que el auto se detuvo y no se movía hacia ninguna dirección, y aunque ellos siguieron pitando la locomotora y aplicar los frenos de aire, el tren embistió el auto y lo arrastró por unos cuarenta metros; nadie quería bajar ya que la experiencia les indicaba que la señora había fallecido en el interior de su auto.

Bájate a ver ¿qué pasó? No que, tú eres el encargado del tren me dijo el maquinista, pues por eso, te digo que te bajes a ver, estaba hasta amarillo el cabrón ya me baje; ya cuando bajó me dijo que había muerto la señora, tuve que hablar a Acámbaro y dije: jefe, se me atravesó una señora y la matamos, y pues venía también uno de Tránsito, ya le dijimos jefe, tuvimos un accidente la señora se atravesó y la matamos, y me dice el policía no se preocupe ahorita vemos acá, me dice si quiere váyase yo aquí me encargo ¡nooo!, le dije, no porque días antes habían agarrado un camión también un tren de turno y murieron como tres niños, pasó lo mismo llegó la federal y les dijo váyanse, y se van esos pendejos no esperaron a que llegara el MP del fuero común y poco tiempo después los estaban buscando para meterlos a la cárcel (Alcaraz, 2019).

Para él fue un momento doloroso ya que tenía que registrar los datos y ver el estado del auto y de la locomotora. Una vez que llegó el Ministerio público y dio fe del accidente, prosiguieron su camino para realizar los movimientos en los distintos patios y quedó asombrado cuando en los periódicos del día siguiente registraron el accidente y el encabezado decía que el tren había matado una señora sordomuda de 65 años.

Este tipo de accidentes sucede a menudo en el Valle de Toluca debido a la gran cantidad de escapes de vía hacia las fábricas de la zona industrial, recuerda que como jefe de patio llevaron a CEMEX un tren con aproximadamente veinte carros tolva; en el cruce hacia la población de San Pablo Autopan tuvieron un accidente debido a que un camión se detuvo antes de cruzar la vía y tapó la visibilidad de un Volkswagen, los conductores de este auto cruzaron sin precaución y arrastraron al auto aproximadamente ochenta metros; inmediatamente se dieron cuenta que las personas que venían en el auto habían bebido, encontraban latas de cerveza, botellas de vino, y además se dieron cuenta que eran policías judiciales federales; realizaron el mismo procedimiento que consiste en no mover la locomotora y esperar al Ministerio Público. Rodolfo comenta que eran dos personas y que una de ellas murió al instante porque la muela de la locomotora le pegó directamente en la cabeza, mientras que el otro accidentado estaba vivo y se encontraba relativamente bien porque hablaba y se quejaba, esta persona le pidió a un transeúnte que si le hace el favor de traerle la pistola que se encontraba en la guantera de su carro, afortunadamente al mismo tiempo llegó el Ministerio Público y se percató que le estaban entregando un arma al Policía Federal, por lo que prohibió que le entregaran advirtiéndole que era una persona accidentada y en estado de ebriedad pudo haber disparado Ministerio Público y a los trabajadores del ferrocarril.

En un primero de enero el tren salió en turno de Toluca a Río hondo, recuerda que el tren venía apresurado para llegar a la estación de Maclovio Herrera y ahí encontrarse con el tren de pasajeros que iba con rumbo a Uruapan; el tren iba rápido y solamente llevaba un cabús, tres vagones y dos locomotoras. Realizando este recorrido a la altura de Pemex el maquinista tira el aire y el tren comenzó a detenerse; cuando el conductor se acercó a preguntarle qué había sucedido al maquinista, éste comentó que parecía que se había atravesado una persona en medio de la vía, así que el conductor dio instrucciones para que todos bajaran y revisaran que había sucedido, el maquinista comentaba que pareció ver la silueta de un señor de edad avanzada porque alcanzo a distinguir una figura encorvada. Cuando la tripulación realizó la revisión unos metros atrás encontraron el cuerpo destrozado de una persona en medio de la vía, al ser un día festivo el conductor pidió permiso a la gente que se encontraba laborando en Pemex para que le permitieran usar el teléfono y así llamar al Ministerio Público y reportar el accidente a los jefes en Acámbaro.

Después de media hora llegó un agente del Ministerio público que consideraban era un estudiante realizando su servicio social; al acercarse a la tripulación lo hizo con un tono de altanería, preguntó quién era el responsable del tren, a lo que el conductor le respondió que el maquinista; el agente del Ministerio público pidió que el maquinista bajar inmediatamente, y nuevamente el conductor se refirió a él diciéndole que él era la autoridad en el tren y que el maquinista en ninguna circunstancia podría bajar, sin embargo el agente insistió que bajara, así el conductor asintió.

El maquinista era el “Chicho Mercado” así que le dijeron que se bajará del tren, el “Chicho” preguntó que para qué lo querían, y cuando se acercó al Ministerio Público le dijo usted mató a una persona así que queda detenido, todos nos quedamos con una cara de ¿este pendejo qué le pasa? Ahí es cuando uno debe tener cuidado con

lo que hace por qué sí ahí viene una persona y choca con el tren la responsabilidad de la persona que se atraviesa, mi conductor dijo que los jefes ya sabían del accidente y que si el agente quiere detener al maquinista entonces pues nos tenía que llevar a los siete que íbamos en el tren (Alcaraz, 2019).

Relata que la gente tuvo que realizar algunas llamadas ya que no sabía qué hacer y al parecer lo regañaron porque cuando regresó a hablar con la tripulación lo hizo titubeando y tímidamente, dando la instrucción de que el tren podría seguir su marcha.

Nos dice ya se pueden ir ¡no, no, no! Nada de que ya nos podemos ir, sí dijiste que nos ibas a detener ahora nos detienes cabrón -así se la volteó mi conductor- primero nos tienes aquí como pendejos ¿no sabes que también nosotros somos federales? Y nada discúlpame ni que discúlpame ni que la chingada por tu culpa ya nos demoramos tiempo de más (Alcaraz, 2019).

Rodolfo recuerda que la expresión el joven agente del Ministerio público era el de un hijo regañado que pedía que ya no lo regañaran más. Cuando el tren embestía un auto, un camión o un tráiler, Rodolfo siempre recordaba el consejo que le dieron sus jefes cuando ocurrió su primer accidente.

Rodolfo grábate esto en la cabeza, que no se te olvide, cuando pasa algo siempre remarca que fue una imprudencia, esta palabrita es la que me ha ayudado un montón de veces porque de verdad siempre que ocurre un accidente de este tipo es imprudencia de las personas que le quieren ganar el paso al tren, de qué vale que uno venga usando el silbato y tocando la campana cuando la gente le vale madre y a huevo le quiere ganar el paso al tren (Alcaraz, 2019).

Rodolfo menciona que muchas veces hay accidentes que no son graves y que incluso se pueden solventar por otras vías, insiste que hay muchas personas que desconocen los tiempos y formas que tienen las empresas ferroviarias, así como los costos que generan los accidentes y la paralización de trenes por cualquier motivo.

Recuerda que la estación de Maclovio Herrera aproximadamente por el año 2002, unas locomotoras realizaban movimientos de patio ya que ahí se encontraba la nueva estación intermodal del Valle de Toluca, al pasar por un crucero un auto cruzó cuando las locomotoras se encontraban realizando un enganchamiento de vagones, no ocurrió ningún accidente, pero debido a la distancia del auto con respecto a las locomotoras, el auto tuvo un “rayón” en un costado.

Ni se notaba y el fulano este se puso en una actitud de no me muevo hasta que no me paguen mi coche y no me muevo, entonces el maquinista, que era mi sobrino, me llama y me dice oye aquí agarramos un carro en el crucero de Maclovio y el señor se puso bien molesto y no quiere dar sus datos no quiere dar nombre y dice que, si no le pagamos su coche que no se mueve, ¿así te dijo? Dile por favor que ahorita llego y que le llevamos su cheque, dile así ya que está muy imprudente, y ya que llegó y ahí estaba el de seguridad y me dice ya agarraron un coche no pasó nada, pero el señor anda muy mamón, al mismo tiempo está llegando el del MP y cuando se acerca este señor ahí sí le da los datos. Entonces yo empecé a hacer mi reporte de los daños, de los implicados y de todo lo que pudiera pasar, total, que el fulano este nos hizo detenernos 3 horas y esos vagones que estaban sacando de la intermodal de Maclovio tenían que haber estado desde hace dos horas enganchados en el tren que salía para Laredo, Ya cuando nos acercamos el MP y yo le dijimos ¿qué es lo que quieres? que me paguen mi rayoncito dice el otro,

¿sabes qué? estás demorando un tren ¿sabes en cuánto te va a salir la demora de este tren? sí yo porque yo no tuve la culpa, no'mas te digo. Hablé con mis jefes de Acámbaro y les dije aquí están todos los datos nombre, domicilio, todos los datos de esta persona. Y pues me dice el despachador a ver, ¿qué pasó? ya le digo estoy haciendo la cuenta de los costos por la demora de 2 horas, él empezó a ser las mismas cuentas que yo, inactividad de las máquinas, flete, tiempo, tripulación, sueldo; en total eran 27000 dólares lo que nos había costado el chistecito del señor que quería que le pagaran su carro, dicen que cuando le llegaron a su casa a los tres días le llevaron el informe de todos los gastos de su chistecito y dicen que se le cayeron los calzones no'mas de ver el papel (Alcaraz, 2019).

Existen varios mitos entorno a los cruceros de ferrocarril, muchas personas preguntan acerca del imán que se encuentra en los cruceros; sin embargo, dicho objeto no existe; aunque, las personas creen en este objeto porque cuando pasan por una vía su auto se detiene inmediatamente piensan que la vía se imana; sin embargo, el comportamiento que tiene el auto al pasar por un crucero se debe a errores humanos. Rodolfo considera que cuando las personas escuchan el silbato pueden suceder tres cosas: acelerar, frenar, o que se apague el auto, estas respuestas dependen de las habilidades e instintos de cada conductor dado que todas ellas reaccionan de maneras distintas, observan que se acerca un tren y hay personas que aun observándolo intentan cruzar para ganar el paso.



### Imagen 23

*Estación Maclovio Herrera*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2000)

Historias, recuerdos permiten el desborde de la memoria y permiten construir una conexión del pasado con el presente, éste se desborda y reivindica las esencias, en este caso la esencia ferrocarrilera, Augé (2000) menciona que:

Los sentidos hacen notar que existe una posibilidad en la que se entrecruzan de manera infinita los destinos, los actos y los pensamientos, pueden reposar sobre la concepción de viejos rituales e incluso aluden a viejas liturgias, por lo tanto, los recuerdos son planos recortados que provienen de todas las etapas de la existencia del imaginario de un pasado en donde prolifera un aparente desorden en torno de un secreto central (p. 43).

Este proceso sucede a través de la identidad; relacionar la historia con los espacios y los objetos; se producen espacios antropológicos que son habitados por la memoria, que proporcionan identidad y buscan sus raíces en aquellos pasados donde se producían los modos de vida. Si regresamos a la concepción de Augé sobre el “no lugar” sobre el espacio que no se define a través de la identidad y a través de las relaciones históricas, encontramos que estas estaciones, vías y vagones han producido en los ferrocarrileros espacios llenos de identidad, de procesos históricos que se cimentaron y construyeron a través de las familias que vivieron años en torno al ferrocarril; son, entonces, lugares que deben ser promovidos como esos espacios donde habita la memoria.

Aunque bien describe Augé (2000) que “el lugar y no lugar son polaridades falsas ya que el primero no queda completamente borrado y el segundo no cumple totalmente con la reinscripción de la identidad y la relación” (p. 45), podemos afirmar que el espacio que construye el ferrocarrilero posibilita la construcción de imágenes y símbolos que comunican y contactan a los individuos la imagen de sí mismos, con la imagen de lo que fueron y ahora dejaron de ser. Se construye así, el lugar antropológico de una experiencia particular que sí bien produce melancolía también produce la reconstrucción y reinterpretación de los ferrocarrileros; posibilita entender las experiencias del pasado e imaginar las posibilidades del porvenir.

De manera particular Harvey (2005) nos recuerda que “el ser sumergido en la memoria espacial trasciende el devenir todos los recuerdos nostálgicos que desde la infancia son el fundamento de la memoria colectiva para todas aquellas manifestaciones de nostalgias ligadas a un lugar, que siempre ganan en las imágenes del campo, la ciudad, la región, la localidad o el vecindario” (p. 243). Destaca que tal vez un tiempo que no se conmemora de manera ritual, sino que se conmemora a través de flujos que traspasan los

recuerdos y lugares de los espacios vividos; percibe a su vez que la historia debe sin duda a dar lugar a la poesía al tiempo y el espacio como la materia fundamental de la expresión social.

Estas prácticas de lo cotidiano designan flujos e interacciones que permiten la reproducción social, que están construidas a través de las prácticas materiales y que permiten la interpretación de los códigos y signos con los que se construyen con las identidades, que permean los sentidos y probabilidades de la experiencia de los ferrocarrileros en sus propios relatos autobiográficos, sus relatos de memorias fragmentadas que les ayudan a mantener coherencia de un pasado, la interpretación de su presente y el sueño del porvenir.

## CAPÍTULO 5

### La Cercanía de la Nostalgia

En diciembre de 1996 el tren pagador recorrió las distintas estaciones con su tradicional formación de vagones: locomotora, carro tanque de agua, cabús, vagón pagador y cabús. Pero en esa ocasión el tren arrastraba un furgón refrigerante enganchado después del carro tanque que contenía pavos congelados, era la primera ocasión que ferrocarriles nacionales regalaba pavos para la cena navideña a todos los trabajadores, existía emoción y curiosidad por el tamaño de los pavos y expectativas por la próxima cena navideña 'como en las películas gringas' mencionaban unos trabajadores, mientras otro decían que eran simples guajolotes y que era barato encontrarlos en las poblaciones indígenas. De esta manera todos los trabajadores, jefes de estación, telegrafistas, peones de vía, ayudantes, vigilantes recibieron sus respectivos pavos para la cena navideña. El desencanto ocurrió un día después de navidad pues la gran mayoría de los trabajadores había preparado su pavo congelado en caldo mientras observaban como se deshacía con el hervor, otros trabajadores intentaron prepararlo en mole, algunos otros lo hicieron a la leña, muy pocos lo hornearon, por lo que el sabor, la textura y la preparación hicieron que el pavo terminara devorado por los perros. Jelin (2012) destaca que:

El núcleo de cualquier identidad individual o grupal está ligado a un sentimiento de permanencia de ser uno mismo, una mismidad a lo largo del tiempo y del espacio, esto significa la existencia de un plano en el que la relación entre memoria e identidad es casi banal más sirve de punto de partida para la reflexión (p. 24).

De esta manera, las distintas temporalidades y formas de recordar el pasado no necesariamente corresponden a un momento particular y lineal, responden a una visión

donde existen momentos que quedan anclados en la memoria, son una serie de acontecimientos de carácter personal y compartido. Representan un marco donde se sitúan los actores y reinterpretan aquellos momentos que les son significativos y donde las circunstancias toman el sentido otorgado según los mismos.

Para los trabajadores ferrocarrileros el conocimiento de los lugares, espacios y personajes parte de una identificación gremial, que se basa de experiencias alrededor de esos lugares comunes; por lo tanto, el significado propicia una interpretación cultural. Según Relph (1976) “las experiencias de los lugares son definidos por las intenciones humanas al igual que su existencia, por lo tanto, existe un espacio existencial donde se encuentran experiencias concretas de los miembros de un grupo que se alimenta de la experiencia común de los signos y de los símbolos” (p. 27). El sentido las estaciones de ferrocarril, el tendido de vía, las ciudades, pueblos, valles, familias y amigos permiten vislumbrar el sentido de la nostalgia que acuña cada trabajador ferrocarrilero a lo largo de sus experiencias de vida. Relph (1976) menciona que:

La relación del lugar con el tiempo es asociación distintas percepciones que reconstruyen un lugar, que permite asociarse a través de los sentidos, permite redefinir simbólicamente el conocimiento de esos lugares donde habita la experiencia, donde se construyen espacios personales rodeados de imágenes propias y proporciona identidad (p. 30).

En este caso una identidad del ferrocarrilero que nunca dejará de ser. Dicho en otras palabras y de acuerdo Harvey (2005)

El ser sumergido en la memoria espacial inmemorial, trasciende el devenir, encuentra todos esos recuerdos nostálgicos de un mundo infantil perdido, de esta manera el tiempo no se conmemora como un flujo sino como el recuerdo de los lugares y espacios vividos. Nos mostramos a través de la memoria donde relatamos la historia de nuestras vidas, las reafirmamos a manera de un coleccionista, donde guardamos y registramos todos los recuerdos familiares, objetos personales, archivos, objetos que atesoramos rindiendo silenciosamente un culto al pasado (p. 238).

El ámbito ferrocarrilero representa actualmente una infinidad de interpretaciones y posturas respecto al pasado y al presente, todas ellas coinciden en la expresión nostálgica como el resultado del paso del tiempo, es un planteamiento de habitar el presente con las memorias del pasado, anhelando a la vez un futuro deseado. Por ello, ubicar temporalmente a la memoria nostálgica significa hacer referencia al espacio de la experiencia en el presente el recuerdo del pasado se encuentra incorporado de manera dinámica ya que las experiencias incorporadas en un momento dado pueden modificar los periodos posteriores. Esta complejidad se basa la incorporación de experiencias propias que pueden ser transmitidas y pueden expandirse según como esas experiencias pasadas sean incorporadas a la interpretación compleja de la historia. Jelin (2012) destaca:

La dificultad de definir qué es la memoria, debido a que una definición de este tipo refiere única y unívocamente del significado de la palabra, aun cuando lógicamente no haya contradicción, hay una tensión entre preguntarse sobre lo que la memoria es y proponer pensar en procesos de construcción de memorias, de memorias en plural, y disputas sociales acerca de las memorias, su legitimidad y su pretensión de “verdad” (p.12).

En principio hay dos posibilidades de trabajar con esta categoría, como herramienta teórico-metodológica, a partir de conceptualizaciones de distintas disciplinas y áreas de trabajo; y otra como categoría social a la que se refieren u omiten los actores sociales, su uso social y político y las conceptualizaciones y creencias del sentido común. Por lo tanto, requiere del involucramiento de recuerdos, olvidos, narrativas, actos silenciosos, emociones y a la vez fracturas entre las memorias construidas.

#### **Imagen 24**

*Estación Tarandacua*



Nota: fotografía tomada por Sergio Vega (2022)

Los recuerdos de los ferrocarrileros son una experiencia compartida, debido a que los recuerdos no ocurren únicamente en la individualidad, se recuerda con la ayuda de los otros, las experiencias individuales se encuentran inmersas en recuerdos colectivos.

En palabras de Jelin (2012) en verdad, “la propia noción de memoria colectiva tiene serios problemas en la medida en que se le entiende como algo con entidad propia, como entidad reedificada que existe por encima y separada de los individuos” (p. 22), esta concepción surge de una interpretación de Durkheimiana extrema (tomar los hechos sociales como cosa). Sin embargo, se la puede interpretar también en el sentido de memorias compartidas, superpuestas, producto de interacciones múltiples, encuadradas en marcos sociales y en relaciones de poder.

En las narrativas de la memoria pueden existir restos y saberes reconocibles, guardados de manera natural y enraizados en las experiencias e información disponible, las propias narrativas se construyen también de iconografías existentes, relatos y novelas, en la experiencia ferrocarrilera las imágenes que abarcaban el entorno (en revistas y películas) nutrían de personalidad al imaginario colectivo expresado en la oralidad, enuncian, de esta manera, escenarios ideales del quehacer cotidiano. Jelin (2012) menciona que:

Estos comportamientos claramente enmarcados (en el sentido de Halbwachs) socialmente en la familia, en la clase y en las tradiciones de otras instituciones son a la vez individuales y sociales, están incorporados de manera singular para cada persona, al mismo tiempo son compartidos y repetidos por todos los miembros de un grupo social. Se transmiten y reproducen hábitos cotidianos como los saludos, los hábitos de vestimenta, el uso del lenguaje y argot propios, acciones cotidianas definidas por conceptos extraídos de tecnicismos del gremio, de esta manera, se transmiten conocimientos propios y adquiridos por distintos medios (p. 26).



En la nostalgia aparecen elementos comunes entre los jubilados, si bien existe relatos que dan cuenta de lo sucedido, existen también expresiones que denotan el olvido y el silencio sobre ciertos temas o momentos particulares, al establecer sus propias narrativas se evidenciaba la selectividad de aquellos momentos que vale la pena recordar y aquellos que es mejor olvidar.

Los acontecimientos positivos se expresan acompañados de euforia o sonrisas, en ocasiones no existe la coherencia, más estas expresiones dan cuenta del recuerdo subjetivo que se reconstruye en cada interacción, se enuncian así momentos del pasado que ayudan a constituir el presente nostálgico que permiten la sobrevivencia del pasado ferroviario en las narrativas individuales y colectivas. Retomando a Jelin (2012) “el abordaje la memoria como operación pretende dar sentido al pasado ¿quiénes deben darle sentido a que pasado? son individuos y grupos en interacción con otros agentes activos que recuerdan, y a menudo intentan transmitir y aún imponer sentidos del pasado a otros” (p. 23). De ahí que el reconocimiento del pasado nostálgico permite reconocerse entre el gremio, y marca la distancia entre los ferrocarrileros actuales, no existen dinámicas de interacción y de relaciones dinámicas como sucedían con anterioridad.

Las experiencias pasadas crean múltiples formas discursivas, cada ex trabajador ferrocarrilero otorga de significados a las prácticas laborales que llevó a cabo durante toda su vida como trabajador, de ahí que existan múltiples significados, y es en la colectividad donde se refuerza el ambiente nostálgico, los sentimientos personales se expresan con mayor fuerza cuando se habla del pasado con los demás jubilados.

La privatización de los ferrocarriles, el cambio de modelo y la desaparición de Ferrocarriles Nacionales marcó de manera sustancial las experiencias de los jubilados;

dicho de otra manera, en el momento de una ruptura con el modo de vida ferrocarrilero se creó una grieta en la colectividad, llevándolos de un pasado añorado a un futuro incierto y desgarrador. Donde la nostalgia es recurrente en el comportamiento cotidiano, recordando fechas, acontecimientos, personas, rutas, locomotoras. Se construyen un pasado legítimo del cual no pueden ser desplazados, reconstruyen performativamente sus celebraciones como el “día del ferrocarrilero” donde cada año suelen reunirse para recordar el ayer y a la vez brindar por los que ya no están. En la perspectiva de Jelin (2012),

La experiencia es vivida subjetivamente y es culturalmente compartida y compatible, es la agencia humana la que activa el pasado, corporizado en los contenidos culturales (discursos en un sentido amplio). La memoria, entonces, se produce en tanto hay sujetos que comparten una cultura, en tanto hay agentes sociales que intentan materializar estos sentidos del pasado en diversos productos culturales que son concebidos como o que se convierten en vehículos de la memoria tales como libros, museos, monumentos, películas o libros de historia, también se manifiesta en actuaciones y representaciones del pasado, así lo incorporan performativamente (p. 37).

El acontecer cotidiano ocurrido durante años llega a la memoria de los trabajadores nítidamente y con un velo de nostalgia, la posición corporal, la mirada y la voz cambian cuando recuerdan los pormenores de su vida ligada al ferrocarril. Todos ellos coinciden que dejar de trabajar les causó penas y tristezas, cortaron de tajo con su vida y las experiencias cotidianas, en muchos de ellos ligados desde la niñez, y observan las prácticas ferroviarias actuales y como estas se han transformado en una sombra de las actividades existentes durante la existencia de Ferrocarriles Nacionales. “Ahorita la verdad ya no me duele, al

principio sí, en serio lloraba porque toda mi vida fui ferrocarrilero, desde joven desde chico, gracias a Dios me he encomendado a él y punto, por eso estoy hoy aquí” (Alcaraz, 2019).

Del mismo modo Humberto Briseño destaca su orgullo de haber sido un trabajador ferrocarrilero, y asume que sigue siendo uno de ellos a pesar de jubilarse; su sentido de pertenencia permanece intacto a pesar del coraje que le producen las condiciones actuales de los trabajadores, la privatización de los ferrocarriles, el descuido de las estaciones y la escasa atención a los jubilados. Asume que en todas las empresas y trabajos ocurren pormenores que encarecen la riqueza y ventajas de desempeñarse en un cargo, más afirma que serán siempre dañinas las condiciones en las que se han encontrado los trabajadores ferrocarrileros y afirma que el líder vitalicio del sindicato, Víctor Flores y sus allegados, son los causantes de los bajos salarios actuales, de los después en el uso de los fideicomisos, de la acumulación de pensiones no entregadas a jubilados y continuar con el esquema “charro” aunque ahora sean las empresas privadas las que administran los ferrocarriles.

Se dicen muchas cosas de Víctor Flores, se critican las propiedades, haciendas y hectáreas de tierras que acumulo dese ser un simple guarda crucero, el premio al trabajador sindicalizado al que se le entregaba una pequeña locomotora bañada en oro y de la cual él fue el ganador, el manejo turbio de las pensiones, las cuotas pedidas para laborar en ferrocarriles nacionales, en Ferromex y en KCS de México, la supuesta relación homosexual con su antecesor Luis Gómez Z, que lo catapultó al escenario sindical. Afirma que en la actualidad existen una serie de demandas en su contra debido a fraudes y amenazas en elecciones sindicales, violación del convenio de 1997 para el uso de centros deportivos y centros comunitarios en beneficio de los jubilados y sus familias, descuento indebido de cuotas sindicales a los trabajadores, 1500 millones de pesos por manejo ilícito

de fideicomisos, y 4947 millones de pesos por seguros de vida cobrados indebidamente a sus miembros sindicales. En la opinión de Guillermo:

El sindicato sigue majando al personal; el sindicato representa a la clase trabajadora como siempre representa entre comillas, el KCS hace lo que quiere; no ocupa tanta gente y ya el sindicato los despide, les dejan de pagar y así le hacen de una manera totalmente arbitraria, no los contrata el KCS, vana al sindicato y ahí se tienen que mochar otra vez. Entonces ya desapareció lo que realmente era ferrocarriles, había un tiempo al que el desempeño del trabajador realmente le contaba, y todo eso desapareció (G. Bolaños, 2018).

El amor por trabajar en ferrocarriles es permanente para Humberto, afirma que le permitió viajar y encontrarse bien en muchos lados, al mismo tiempo le permitió formar su propia familia.

Ya de casado dejé de pensar en mí, cuando nació mi primer hijo en el hospital Colonia en el Distrito Federal, ya vivía yo en Toluca. Me agradó porque ya pensaba en los chamacos, había universidades y había trabajo. Ferrocarriles ha sido para mí lo máximo en mi vida, yo trabajé en la industria, y preferí salirme de allá, aunque ganaba cuatro veces más, que dejar ferrocarriles, porque lo llevo en la sangre, yo no fui ferrocarrilero porque no hubo donde más trabajar sino porque me viene desde mi padre. Y desde donde recuerdo, él falleció cuando yo tenía 12 años y no tuve oportunidad de convivir mucho con él, pero entré gracias a él, yo me jubilé de ferrocarriles a los 47 ya con 32 años de servicio, y no sabía bien qué iba a hacer, yo tenía un taller de costura en que me iba bien, estuve a demás en Pfizer, Polioles,

Eaton, y otra empresa que no me acuerdo. Estuve trabajando siempre en la industria, pero prefería mil veces trabajar de nuevo en ferrocarriles (Briseño, 2018).

Aún después de su jubilación, Humberto recuerda que las empresas donde laboró no fueron tan afines a sus necesidades, al trabajar para dos empresas y estudiar, los horarios significaban un problema cuando había que rolar turnos.

Fue mi vida ferrocarriles y alguna vez pensé en suicidarme, fue cuando me obligaron a jubilarme, no hallaba que hacer, y el salario de ferrocarriles como ya lo pasaban con tarjeta pues ya ni lo tocaba, porque con el taller de costura cuando había inscripciones teníamos venta mínima de 1500 al día y máximas de 25 mil en un día, pero ni así se solventaba la tristeza que uno siente por el trabajo que le ha dado todo a uno (Briseño, 2018).

Don Rodolfo asume con tristeza el paso de los años, sus compañeros caen enfermos, otros se aíslan, otros han muerto. Con algunos de sus compañeros vivos en ocasiones viaja a Acámbaro o Maravatío, aunque ya no exista ninguna actividad que los ligue actualmente, observan los trenes, a las personas, en ocasiones alejados de la estación porque no les permiten permanecer cerca.

Cuando paso por una estación me trae añoranzas; me costó mucho trabajo, pasé muchos años extrañando el ferrocarril, no hallaba qué hacer, me deprimía, con ganas de suicidarme, y no por no saber hacer cosas, porque además conozco cinco oficios y los domino y lo hago bien. Me sobraba de donde vivir o donde emplearme. Pero sigo teniendo añoranza por lo que fue el ferrocarril, ya no sufro por escuchar el silbato de la máquina. Aunque después de jubilado me seguía trepando a los

trenes porque conocía a los que se habían quedado trabajando, y luego conseguir sus números telefónicos y les preguntaba a qué hora salían o a qué hora pasaban en tal lado para darme una vuelta con ellos y así le hacía. A veces me iba de Maravatío a Acámbaro en el tren de carga, ya no me causa dolor, ya asumí la situación de que fue una parte de mi vida (Alcaraz, 2019).

La añoranza por un esplendor ferrocarrilero perdido es frecuente en las narrativas de los jubilados; de esta manera, ilustran aquellos momentos cotidianos que vivieron en las estaciones y sobre los trenes, un rasgo común en todos ellos era la visión de trabajadores del ferrocarril que era bien recibido en los lugares donde se presentaba, pueblos, cantinas, reuniones etc., más allá de la simpatía personal, representar al gremio le generaba admiración y respeto inmediato.

Poblaciones como Acámbaro en Guanajuato o Apizaco en Tlaxcala crecieron y se desarrollaron gracias al paso del ferrocarril. Cuando cerraron ambos talleres, la derrama económica generada por estas instalaciones mermó la calidad de vida de la población, las actividades económicas generadas de manera directa e indirecta desaparecieron. Así, el ayer es representado con vestigios de luz y vida, ante la partida del ferrocarril el presente quedó entre sombras añorando un pasado que no volverá. Quedaron atrás las anécdotas, parecieran desaparecer poco a poco de la misma manera en que los ramales desaparecieron, antes que las vías principales y estas se vieron acortadas con el paso de los años, los momentos en que los ferrocarrileros eran bien recibidos “tratados como reyes y despedidos como mendigos, sin un peso”.

Sobre los recuerdos, Humberto señala momentos que, si bien estaban dentro de las actividades cotidianas, no eran para él las que debería haber realizado más permanecen al

ser experiencias únicas, al ser garrotero en ocasiones le permitían realizar actividades de maquinista a bordo de las locomotoras.

Es una cosa muy bonita, muy a todo dar, a mí me tocó traer trenes de cien carros bajando la montaña, sientes como se recarga el resto del tren y vas bajando a una velocidad controlada, nunca había que confiarse, muchas veces me soltaban el tren y estaba bien chamaco tenía veinte años, ahora veo a los de veinte y digo que pendejos están y yo andaba así bajando trenes. Fue lo mejor de mi vida, comparado con ferrocarriles nada, ni el dinero siquiera, es una cosa que es parte de tu vida, parte de ti, esa sensación de pertenencia a algo que mirabas como propio y que te sentías orgulloso le entrabas a todo pues como se decía antes: a lo fiado y a lo regalado no hay ferrocarrilero rajado (Briseño, 2018).

Héctor Cabrera retrata sus memorias a través de los recorridos de los trenes y acontecimientos que ocurren en ellos, afirma que son tantos recuerdos que no los puede expresar todos, afirma recordar algunos, pero le duele no tener claridad con otros.

Por ejemplo, recuerdo cuando veníamos en un tren y en el camino nos topábamos con otro que venía de frente, era un momento especial sonreíamos y nos decíamos una que otra broma, preguntábamos por las hermanas de los demás, aunque a veces estuvieran feas, en otras nos hacíamos encargos especiales, que bien podrían ser unas cartitas de una novia, el recado de algún familiar o avisarles que les iban a cobrar una deuda pendiente. Entre bromas, saludos y alburas al final siempre nos deseábamos buen viaje, nos decíamos “cuñado” y mandábamos saludar a todas las hermanas. Son momentos que no se olvidan, que se quedan en

la memoria y que cada vez que los recuerdas te traen recuerdos muy bonitos” (Alcaraz, 2019).

De la misma manera, recuerda las rutas recorridas, los sobrenombres a los distintos trenes que corrían por las vías principales y los ramales, a la par menciona que en cada región había alimentos específicos, como tacuarines en la ruta de Mazatlán y esto eran panes de maíz y manteca en forma de rosca, gorditas de pichón, que se encontraban hacia el tramo a Pátzcuaro, cocadas y pan de Acámbaro, cajeta de Celaya, corundas de Uruapan, pan de elote de Atlacomulco y menciona que en todas las partes del centro del país era común encontrar pulque.

#### **Imagen 25**

*Estación Ixtlahuaca*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega, (2022)



Cuando se encontraba en una estación o visitaba alguna región en la que no trabajaba, se sentaba a ver el tren y cuando pasaba la locomotora solía saludar al maquinista y a su ayudante, saludar y despedir a la tripulación significaba para él un gran reconocimiento, era la manera de hacerles saber que Don Héctor era uno de ellos.

Ahora veo con nostalgia esos días que fueron los del auge del ferrocarril, mi padre es también ferrocarrilero, no hubo un día, después de su jubilación, que mi papá no estuviera ávido de contarme sus mil y un relatos y hazañas que fueron producto de su experiencia. Su amor por los ferrocarriles se fue acentuando con los años, y mi papá siempre puso como ejemplo y palanca del Progreso de México a sus Ferrocarriles Nacionales (Cabrera, 2019).

Ahora, aunque Don Héctor intente hacerlo nuevamente observa como los trenes y las estaciones se van quedando sin vida, “Algunas de esas rutas quedan muertas, como donde ya no fluye la sangre que daba vida” (Cabrera, 2019).

Las perspectivas de la nostalgia atraviesan todos los sentidos, las memorias, los olores, así como los sonidos, mantienen vivo el espíritu del modo de vida ferrocarrilero. Coinciden que cuando escuchan el sonido lejano de la locomotora sueñan nuevamente con el pasado.

## Imagen 26

*Héctor Cabrera*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2019)

Todos aquellos que crecimos y trabajamos entre vagones del tren, este medio de transporte determinó nuestra forma de vida, varias generaciones de familias construimos la historia entre rieles y las enormes máquinas, hicimos muchos esfuerzos y sacrificios que en nuestros tiempos eran muy difíciles, como el dejar la familia para salir a trabajar a grandes distancias y veíamos muy poco a nuestras esposas e hijos, todos los que ahora vemos a nuestras familias ya con carrera y estudios agradecemos las bondades que nos dio el ferrocarril, para ferrocarrilero no se estudia, se nace y se forma (Patiño, 2019).

Las grandes estaciones retratadas en telenovelas y películas permiten retroceder en el tiempo y muestran estaciones antiguas como Colonia, San Lázaro, Buenavista -en la

Ciudad de México- se observan las dinámicas del transporte de pasajeros, de igual se observa el bullicio en la estación Buenavista que sustituyó a aquella construida durante el Porfiriato.

Sobre los trenes de carga la antigua estación de Peralvillo o la actual terminal del Valle de México mostraban la dinámica de los movimientos en patio, con un promedio de veinticinco trenes al día que partían hacia los distintos confines del país, el peso ocasionaba que los trenes partieran con locomotoras adicionales nombradas “ayudadoras”, estas se insertaban en medio del tren, algunos vagones atrás de las locomotoras principales. Existía un movimiento continuo que ocupaba la totalidad de las vías y la perspicacia de los trenistas era esencial para que no ocurrieran accidentes.

Hay momentos en los que da tristeza ver las instalaciones abandonadas, cuando tenían mucha vida y actividad, por ejemplo, la casa redonda de la terminal Valle de México se encuentra vacía, queda vacía de locomotoras y de experiencias, varios años trabajando donde veíamos como metían las máquinas en las noches y la contaminación era muy intensa, todas estaban ahí pero las debían mantener funcionando para diagnosticar cuales eran sus fallas, no había control sobre el combustible y en ocasiones ya no cabían las máquinas y metíamos de a dos o tres máquinas por fosa (Patiño, 2019).

Observar las fallas de las locomotoras y ajustarlas para un funcionamiento adecuado era esencial para los trabajadores de los talleres de máquinas, en ocasiones el mantenimiento se realizaba con los insumos mínimos y ocasionaba que las locomotoras realizaran su recorrido con altas probabilidades de que fallaran nuevamente. Humberto recuerda que en una ocasión partió un tren desde la terminal del Valle de México en la que

iba de maquinista un compadre de él con destino a Xalostoc, recuerda que le comentó que en la pendiente ubicada en Tenayuca la locomotora comenzó a incendiarse.

Que se prende, la máquina apenas y podía con su alma, tenía tanto aceite en el múltiple de escape, no aguantó y no había con que apagarla y dejaron que se quemara toda, ya después de unas horas fueron a recogerla y la sorpresa fue que al otro día ya estaba lista, le sirvió la quemada se limpió toda la suciedad que se encontraba obstruyendo su maquinaria, esa locomotora literalmente renació de las cenizas, es como una locomotora fénix (Briseño, 2018).

Los ferrocarrileros coinciden sobre el pensamiento nostálgico, incluso mencionan que al oír el silbato recuerdan con cariño a los maquinistas que trabajaban hace años, afirman que pitaban la locomotora con estilo particular, así que sólo con escucharlo ya sabían de cual maquinista se trataba.

También había algunos que le sabían jalar sabroso ahora sí al pito, que al salir de las terminales se colgaban del silbato y hasta casi lo hacían chillar y aún puedo recordar los silbatos que sonaban en los talleres y terminales, donde anunciaban, la hora de entrada, salida, almuerzo, mediodía. Esos sonidos eran mi reloj desde que era un chamaco (Patiño, 2019).

Los nietos de los trabajadores constantemente escuchan las historias de sus abuelos, realizan preguntas cuando observan una estación un tren o las vías. La medida de la vida fue el ferrocarril, el andar por varios destinos y soñar entre rieles, construir amistades y familia, cuidar de ellos como si de evitar un descarrilamiento fuera posible.

## Imagen 27

*Guillermo Patiño*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2019)

El trabajo en el ferrocarril brindaba seguridad y estatus, las experiencias sobre el descenso de los trenes, sus trayectos, la experiencia compartida brindan un bagaje ferroviario que pesa sobre los hombros de los ex trabajadores. Les permite juzgar y comparar las circunstancias actuales de los ferrocarrileros existentes, coinciden en que no existe compañerismo, lamentan que no contengan elementos en su vestimenta que los caracterice, comentan al respecto que sólo tienen un chaleco de obrero, un casco y un “sellito” de la empresa a la que pertenezcan, inclusive se preguntan si al finalizar su relación laboral con la empresa tendrán la misma sensación melancólica de haber trabajado en los ferrocarriles.

Las estaciones, locomotoras, vagones, rieles y demás materialidad quedan como testigos del pasado añorado, todos ellos permanecen en la memoria social, permiten relacionarse a su vez con otras personas y otros colectivos, reconstruyen el pasado reciente que permanece en la imaginación. Los ex ferrocarrileros guardan con cariño alguno o varios objetos cotidianos del trabajo que desempeñaban, otros habitan en las colonias que fueron destinadas a los trabajadores del riel, otros permanecen viviendo en antiguas estaciones o antiguas oficinas de esta manera ocurre como afirma Navaro-Yashin (2012) “quienes habitan los espacios en ruinas se sienten melancólicos: sitúan las ruinas en el discurso, la simbolizan, las interpretan, las politizan y las comprenden, proyectan sobre ellas sus conflictos subjetivos, las recuerdan, intentan olvidarlas, etc.” (p. 15).

La nostalgia es repetitiva, en gran medida por los saltos generacionales y tecnológicos ocurridos en los ferrocarriles, aquellos ferrocarrileros que trabajaron con máquinas de vapor añoran ese pasado lleno de humo, paisajes, “fierros entre las ruedas”, trajes de levita, reloj de bolsillo con leontina y aquellas imágenes que retrataban a las locomotoras como símbolo de la revolución, así como del progreso nacional. Aquellos ferrocarrileros observaron el cambio a las locomotoras diésel-eléctricas dejando atrás a aquellas que podían construir desde los talleres nacionales, como la “Fidelita” que fue construida en su totalidad en los talleres de Acámbaro.

Los jubilados actuales, añoran las locomotoras tipo “súper 7” ya que fue la más representativa de su generación relacionándola como una locomotora todo terreno, que era útil para pendientes, curvaturas, climas, pesos de vagones y que representaba en espíritu las mismas peripecias que a ellos les ocurrían muchas de ellas se jubilaron al mismo tiempo que ellos, después de la privatización ingresaron locomotoras recientes con mayor capacidad de arrastre, se introdujeron las General Electric, las “GE”, que dieron un cambio

adicional en la estructura de arrastre, dejaron de utilizarse distintos tipos de vagones, como los cabuses, que quedaron descontinuados y abandonados, aquellos vagones que quedaron desterrados al desaparecer rutas ferroviarias por ser poco rentables.

Esta generación de jubilados ferrocarrileros se concibe como los últimos de su tipo, los últimos de los Ferrocarriles Nacionales, los últimos pioneros de la bonanza ferroviaria se observan con la familiaridad de haberse situado en un momento de la historia que no volverá. Sólo quedan las vías y la memoria.

Queda en tu mente, cuando andaba uno por allá; cuando veo un tren, una vía, siempre me da por recordar. Mi hijo, que no trabajó, se pregunta ¿a dónde van las vías papá? mi vida, mi media vida fue ahí en el tren, se puede decir que la mitad de lo que soy es mi familia, la otra mitad fue el ferrocarril y su gente, había de todo gente buena y mala pero siempre te quedas con la mejor, mi vida es un tren completo, con mis amigos y la gente a la que quiero (G. Bolaños, 2018).

De igual manera, para Humberto “fue todo un proceso de vida, extraño los pueblos por los que pasaba, salía uno a pasear ahí a los parques, en Guadalajara te ibas a los jardines, ahí en Veracruz te ibas al danzón, aunque no bailaras, te echabas unas chelas, era lo que daba gusto porque conocía uno partes” (Briseño, 2018).

Las penurias y conflictos experimentados en el pasado siguen trastocando la forma de vida actual.

Cuando veo un tren me emociono porque imagínate vivir veinte años en el tren, son recuerdos que te quedan penetrados en la mente; oigo silbar un tren, te acuerdas;

ves una vía, te acuerdas. Para mí fue duro porque tienes que dejar a la familia, ya cuando crecen los hijos es cuando te reclaman, “es que no estuviste con nosotros”, pero uno estaba en el trabajo. A veces yo estaba en Veracruz y me mandaban hasta Manzanillo, como iba a traer familia ahí, además estaba prohibido porque eran vagones de alta velocidad, si se mataba uno no pasaba nada porque estabas trabajando, pero no traías a la familia a que se arriesgara y los niños ¿dónde iban a ir a la escuela? ¿cómo iba a agarrar esa mentalidad? a veces la familia no te comprende, yo me sacrifiqué para que no les faltara nada, a veces no da todo uno, pero se hace lo más que se puede, tratar de vivir lo más que se pueda. Yo no tuve estudios, pero salí adelante, porque nunca me sobajaron por no saber hacer las cosas, no necesito libro en mi mente están como se hacían todas las cosas. Aunque a veces siento que se me olvidan las cosas, es parte de no seguir trabajando, dejas de usar los materiales y reparar las cosas que antes hacías, siento que lo que más miedo me da es olvidar las cosas con el paso del tiempo (G. Bolaños, 2018).

Los hechos ocurridos en el pasado y la relación de los ferrocarrileros con esos acontecimientos pueden fijar un permanente retorno, en palabras de Jelin (2002) “la compulsión a la repetición, la actuación, la imposibilidad de separarse del objeto perdido, la repetición implica un pasaje al acto no se vive la distancia con el pasado, que reaparece y se mete como un intruso en el presente” (p. 14). Los hechos acontecidos pueden llevar a la repetición constante del recuerdo, y a la vez generar olvidos selectivos, acontecimientos significativos establecen una relación profunda con el objeto o el trabajo perdido debido a que existe una profunda filiación en la que el ferrocarrilero se mantiene sujeto al pasado. Sin embargo, la relación que existe entre las memorias del pasado y la identidad permiten establecer sentimientos y experiencias de pertenencia, permiten identificarse a lo largo del tiempo.



Es necesario señalar que gran parte de las experiencias retratadas de manera selectiva contienen grados de transgiversación de los hechos ocurridos, existen negaciones y construcciones de los relatos de manera voluntaria o involuntaria que permiten construir relatos a modo, donde la memoria y la preservación del pasado se nutre de las experiencias seleccionadas, permite construir personalidades propias donde se resaltan las cualidades y a la vez ocultan defectos del actuar.

Las negaciones o trasngiversación del pasado nutren a la nostalgia, resaltan aquellas cualidades que permiten construir identidades colectivas, de la misma manera en las narrativas en torno a los acontecimientos compartidos son modificados involuntariamente por las características particulares de quien las narra, edad, puesto desempeñado, ubicación en el tiempo y el espacio histórico. Jelin (2002) alude que “el concepto que alude que al tener vivencias comunes también hay un destino común, vincula el pasado con expectativas, son experiencias pasadas que permanecen y se transforman de acuerdo con las circunstancias presentes y expectativas” (p. 19).

La nostalgia ocurre en torno a percepciones mentales de quien narra su historia personal ligada al ferrocarril, permite un equilibrio mental de la relación del pasado, los objetos, la memoria y el presente. Estas interpretaciones permiten mantener estabilidad emocional ante la pérdida de los modos de vida, debido al alejamiento del trabajo, las amistades y la materialidad de aquellos objetos familiares, arraigarse en la memoria nostálgica permite construir puntos de apoyo para los escenarios futuros y cambiantes. Halbwachs (2004) adicionalmente afirma que:

Cuando un grupo se encuentra inmerso en una parte del espacio, la transforma a su imagen, pero a la vez se somete y se adaptan a cosas materiales que se le resisten,

se encierra en el marco que ha construido, la imagen del entorno exterior y de las relaciones estables que mantiene con él pasa al primer plano de la idea que se forma de sí mismo, penetra en todos los elementos de su conciencia, ralentiza y regula su evolución (p. 133).

Así la memoria se desarrolla en un marco espacial y temporal, se producen nostalgias individuales amparados en lo colectivo, Halbwachs (2004) argumenta que:

Nada permanece en nuestra mente y no comprenderíamos que pudiéramos recuperar el pasado sino lo conservase el medio social que nos rodea, no hay ningún grupo, ningún tipo de actividad colectiva que no tenga alguna relación con un lugar, es decir con una parte del espacio” (p. 144).

De esta manera el sentimiento de nostalgia produce dolor; si observamos el análisis psicoanalítico clásico de Freud, observamos que la nostalgia es percibida a través del concepto de melancolía, definido como un estado interno del sentimiento personal generado por una pérdida en una relación intersubjetiva. De esta manera la melancolía es un estado interno del ser originado por la pérdida de un objeto amado de tal manera que debe experimentar un período de duelo.

Observado desde esta perspectiva, los trabajadores ferrocarrileros expresan en sus narraciones la relación con el objeto perdido que se encuentra en las personas, en la materialidad y el performance, el conjunto de estas relaciones recuerdan a los trabajadores que Ferrocarriles Nacionales no fue la empresa, son ellos quienes constituyeron “el ferrocarril”, son las relaciones que mantuvieron por años y esta nostalgia permite vislumbrar

el espacio, las relaciones y objetos que han dejado atrás, permiten situarse sobre un presente que se reconstruye a partir de la pérdida, Navaro-Yashin (2012) afirma que:

La melancolía experimentada, a través de la presencia cotidiana de los objetos que pertenecen a otros, en este caso, es una pérdida del sentido de integridad moral. esto se articula y conscientemente se simboliza (se coloca en el discurso). Se trata del sentimiento de un yo abyecto, de la dirección del yo, de lo abyecto subjetivado o interiorizado hasta el punto de que lo abyecto se normaliza y ya no se reconoce como tal. La melancolía, entonces, está tu interior como exterior, se refiere a la subjetividad y el mundo de los objetos al mismo tiempo (p. 17).

De esta manera, el discurso de la nostalgia ferroviaria se sitúa en una relación del pasado con el presente, Stewart (1988) menciona que:

Existe un nivel donde ya no hay lugar para que nadie se detenga y la nostalgia asume la función generalizada de proporcionar algún tipo (cualquier tipo) de forma cultural. Al postular un “Érase una vez” en relación con un “ahora”, crea un marco para el significado. La nostalgia es una función narrativa esencial del lenguaje que ordenan los eventos temporalmente y los dramatiza. En el modo de “cosas que sucedieron”, que “podrían suceder”, que “amenazan con estallar en cualquier momento”, al resucitar el tiempo y el espacio, y a un sujeto en el tiempo y en un lugar, este rompe la superficie de un orden atemporal y un paisaje cultural prefabricado (p. 227).

La nostalgia funciona a la vez como una estructura del sentimiento, Stewart (1988) menciona que:

La cultura se vuelve cada vez más difusa, cada vez más una “estructura de sentimiento”, a medida que la cultura adquiere el poder de la “distancia” que provienen de desplazar a los hablantes del poder, para difuminar distinciones, para difuminar géneros, y para no nombrar las prácticas del mundo social para que se parezcan a la naturaleza (p. 227).

Así mismo, la descentralización cultural y la fragmentación de nuestro presente se experimentan como una ruptura de nuestro sentido del tiempo, como resultado, el presente se eleva ante nosotros el mundo ultra vivido en modo de fascinación una fascinación que se experimenta como una pérdida. “La búsqueda de un pasado y un lugar los lleva a reconstituir sus formas de vida, una historia diseñada para reconstruir una historia rota en un nuevo todo” (Stewart, 1988, p. 236). Más es necesario puntualizar que este trabajo me invita a reflexionar desde una perspectiva personal sobre un pasado que ya no poseo, al igual que los trabajadores ferrocarrileros, así reproduzco fragmentos de mi infancia y mi experiencia al lado de los trenes y las vías, reconozco además que existe la necesidad innata del hombre a la nostalgia de suponer que todo tiempo pasado fue mejor, la remembranza es aquello que queda inscrito en los ferrocarrileros, en mi familia y en mí.

De esta manera, nos encontramos en la misma situación, como sí a todos los que pertenecemos a Ferrocarriles Nacionales, trabajadores, mujeres, familias completas nos hubieran echado a la calle, nos hubieran despojado de aquello que nos relacionaba a una forma de vida; quedamos despojados del uso de oficios, puestos de trabajo y lugares que nos eran comunes, lugares donde encontrábamos pertenencia y por otro lado convivencia. Nos desprendimos de esos sitios donde vivíamos y donde nos relacionábamos unos con otros, donde nos mandábamos recados y saludos de un punto a otro. Con la sensación de perder a una gran familia llena de caras conocidas.

Esta situación nos condujo a una situación similar al de calle ser “homeless” sin hogar, sin ferrocarril, una suerte de “trainless”. La propuesta que desarrollaré a continuación parte de esta noción, reconstituir un modo de vida a partir del concepto de “No lugar” de marca Augé, otorgándole un significado propio que dé cuenta del modo de vida en esos espacios y a la vez reconstruirlo como la base de un modo de vida perdido.

En los estudios etnológicos se prioriza “la organización del espacio y la constitución de lugares” (Augé, 2000, p. 30), por ello considero que el “trainless” es al interior una práctica colectiva en la que se incorporan individuos ligados al espacio y al lugar perdido, que al haber sido desprendido de esa conexión material que proporcionaba identidad ferrocarrilera recurren a la memoria y a la reconstrucción de una nueva identidad compartida.

Aunque es común escuchar que gracias al ferrocarril se unieron muchas zonas del país que estaban alejadas unas de otras, que el trazo de las líneas se debió más bien a un interés económico que social, también se escucha la memoria del ferrocarril como el motor y símbolo de una sociedad industrial, se escucha como un patrimonio de la sociedad y como una forma de vida de todas las familias que vivieron ligadas al pitido de una locomotora, el ferrocarril es ese hogar donde quedó guardado el corazón.

### **5.1 El “No Lugar” Como Lugar**

De esta manera la propuesta para definir Trainless, se basa en un primer momento en la crítica del lugar del análisis al concepto de No lugar desarrollado por Augé; de la misma manera, aborda algunos elementos de las reflexiones en torno a las personas sin hogar definidos como Homeless; y el tercer momento se nutre de las reflexiones sobre la

nostalgia. De esta manera, la intención es crear un concepto entramado que dé cuenta de la situación de aquellas personas identificadas en lo material y en las dinámicas performativas con una profesión y oficio, y al ser desprendidas de estos elementos, reproduce una conducta que hace que siempre permanezcan al gremio y al mismo tiempo representa añoranza y nostalgia por el pasado.

El espacio es el entorno material que nos es dado desde que despertamos en el mundo. Es todo el entorno material que no está delimitado, que es abstracto e indefinido. De esta forma, el espacio al mantener interacción humana constante adquiere un significado especial y es delimitado por las formas de habitar y vivir dicho espacio, se convierte en un territorio que está regulado por las relaciones afectivas y sociales que ocurren en su interior. Este espacio es humano, delimitado socialmente en un territorio constituido por la interacción y los símbolos en su interior.

La interacción humana proporciona una transformación del espacio a lugar, ya que muestra códigos de conducta e interacción, símbolos e identidades concretas. Estas prácticas que proporcionan el carácter de lugar pueden ser interpretadas bajo la perspectiva del “habitus” propuesto por Bourdieu, entendido como el entorno social homogéneo que hace que las personas compartan elementos de interés común de acuerdo a su bagaje cultural; así, la percepción, los pensamientos y acciones de las personas serán inherentes a las relaciones sociales, culturales y afectivas que ocurran en ese lugar.

Se puede dibujar el espacio con una suerte de neutralidad y entorno dado, mientras que el lugar es un entorno construido en función de las distintas subjetividades humanas, es un espacio transformado que otorga a las sociedades un sentido de pertenencia, afectivo

e identitario. Proporciona distintas visiones para entender y explicar el entorno a través de las experiencias compartidas, al mismo tiempo, otorga un sentido de pertenencia.

Ahora bien, bajo la perspectiva del lugar, la antropología clásica se ha construido sobre las experiencias del “otro” situado en distintos puntos geográficos y son definidos por la territorialidad y las interacciones sociales ocurridas al interior. El término “no lugar” aparece como un espacio de tránsito en donde la identidad de los viajeros se difumina, asume en primera instancia que el “no lugar” es la negación propia del lugar, y se ejemplifica a través de aeropuertos, terminales, carreteras, estaciones de tren, transporte público y aquellos lugares que representen la movilidad efímera. Por consiguiente, el “no lugar” es un espacio presente que corresponde a la temporalidad propia de la modernidad.

El concepto sobre los “no lugares” aparece a través de la perspectiva de Marc Augé en el año de 1992, momento en el que realiza su obra *Non-lieux. Introduction a une anthropología de la submodernité*, y en las ediciones en español se conoce como *Los No Lugares, espacios de anonimato*. Para Augé (2000) “si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar” (p.83).

De esta manera el concepto que desarrolla Augé ha tenido marcada influencia en distintos campos profesionales y en los estudios de la vida urbana y sus sociedades, se utiliza con frecuencia para aludir a aquel lugar falto de identidad y que representa movilidad, más cabe señalar que el uso continuo del concepto de “no lugar” paradójicamente construye un lugar. Así Delgado (2011) afirma que:

La prodigalidad de ese empleo, en el sentido propuesto por el etnólogo francés, ha acabado haciendo del no-lugar paradójicamente un lugar común, una especie de concepto-comodín de valor semántico sobrentendido en condiciones de ser aplicado a realidades espaciales a las que atribuirles cualidades negativas, cuales son el anonimato, la monotonía, la frialdad, la carencia de personalidad y de memoria... las habitaciones de los hoteles, los cajeros automáticos, las grandes superficies comerciales, las terminales de los aeropuertos, los campos de refugiados, los hipermercados, las autopistas, etc. (p.78 ).

Delgado (2011) señala adicionalmente que en un análisis sintáctico el concepto de “no lugar” no tiene el sentido adversativo que Augé le atribuye “puesto que sería lo que niega el lugar, no lo que se le enfrenta, en tanto el prefijo no implica lo inverso del sustantivo que modifica (a la manera de contra o anti), sino su inexistencia. El no-lugar es, pues, un a-lugar” (p. 80). Esta definición acentúa la ausencia o disolución del lugar, que era un término de uso común dentro del pensamiento francés antes que Augé lo empleara.

La noción de “no lugar” fue empleada por Derrida en 1967 en su obra “La escritura y la diferencia”, en este caso, el uso del concepto corresponde a la comparación de un centro hueco e inexistente, al que se llega o cuando se descubre que no existe salida del discurso. Delgado (2011) incluye a otros autores como Emmanuel Levinas, en el uso del concepto de “no lugar” para referirse a “la pérdida del lugar propio que supone el encuentro con el Otro” (p. 59), esto en sus obras que versaban sobre el “judaísmo y revolución”.

Blanchot define, en su obra “la escritura del desastre”, el “no lugar” como un espacio blanco vertiginoso donde yacen los que se atreven a superar ciertos límites. De igual manera Lefebvre define al “no lugar” como aquellos espacios donde las prácticas



sociales son purificadas y liberadas para abrirse a la vigencia cercana de lo infinito y lo absoluto. El concepto de no-lugar aparece también para nombrar un espacio de dislocación, susceptible de darse la vuelta como un guante, de multiplicarse hasta el infinito o disolverse en sombras. Lo propone Smithson en 1967, que define sus nono-sites como lugares que podrían ser y representar otros lugares con los que aparentemente no guardan ninguna relación ni morfológica ni simbólica, paisajes sin forma y sin ni pasado, ni futuro, solo presente al mismo tiempo eterno y efímero, por el que llevar a cabo desplazamientos que son en realidad merodeos por tierras ilocalizables (Delgado, 2011, p. 60).

De esta manera Augé intenta encontrar nuevas formas y objetos de investigación que no estén sujetos a la temporalidad, pero, que se encuentren dentro de los contextos contemporáneos, y de esta manera estudiar al “otro” desde una perspectiva novedosa, “estudiar el mundo contemporáneo mismo el que, por el hecho de sus transformaciones aceleradas, atrae la mirada antropológica, es decir, una reflexión renovada y metódica sobre la categoría de la alteridad” (Korstanje, 2014, p. 265).

Los no lugares son tanto las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas y bienes (vías rápidas, empalmes de rutas, aeropuertos) como los medios de transporte mismos o los grandes centros comerciales, o también los campos de tránsito prolongado donde se estacionan los refugiados del planeta” (Auge, 2000, p. 41).

De acuerdo a esta visión propuesta por Augé los lugares mantienen características propias, con rasgos que los identifican, considera que mantienen cierta identidad y permite la reproducción de la misma, así menciona tres rasgos comunes, identidad, relacionalidad

e historia por ello los lugares son comúnmente identificados como los barrios, el hogar, iglesias, plazas públicas y mantienen un terruño delimitado, por ende, mantiene sus propias reglas espaciales y sociales.

El lugar asigna identidades particulares, simbólicas y espaciales, por lo tanto, se convierten en objetos de estudio antropológico, son expresiones del tiempo y el espacio, se convierten en lugares necesarios que proporcionan identidad a través de las generaciones.

Este planteamiento mantiene la noción que la antropología estudia estos espacios concretos, que mantienen márgenes territoriales plenamente definidos, geográficamente ubicados y por lo tanto son lugares antropológicos, de esta manera se estudian estos rasgos de unidad. Por ello el planteamiento de Augé para estudiar a la posmodernidad radica en establecer una categoría que permita el análisis de grupos que no son concretos, que son móviles y pertenecen a otros contextos vinculados con la movilidad.

El “no lugar” adquiere categorías relacionadas con el anonimato, con relaciones entre iguales que pertenecen a distintos contextos socioeconómicos, cumplen un papel similar dentro del espacio y construyen una identidad colectiva que pareciera difuminada, comparten espacios que les son comunes y que no son particulares, no proporcionan identidad más allá de la experiencia del “viajero”, el “transeúnte” o “el huésped”.

Esta distinción entre el lugar y el no lugar aparenta una oposición del lugar con el espacio, sin embargo, no considera que ambos son espacios practicados, por lo tanto los aeropuertos, estaciones, autopistas etc. fueron popularizados como “no lugares”, espacios banales que no remiten a rasgos identitarios, Augé (año) afirma entonces que “la hipótesis aquí defendida es que la sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de

espacios que no son en sí lugares antropológicos y que, contrariamente a la modernidad baudeleriana, no integran los lugares antiguos” (p. 83). Por su parte, Korstanje, afirma que:

Al no existir un vínculo con el lugar, despojado de toda pertenencia histórica, el turista no tiene relación con el lugar que visita y mucho menos con la historia del lugar. Puede durante un tiempo estar contemplando un monumento a los caídos durante la segunda guerra mundial simplemente por curiosidad, sin que ese hecho le remueva nada; es solamente un consumidor. Parece empeñado en demostrar que la movilidad atenta contra la identidad y eso no necesariamente deba ser así (Korstanje, año, p. 215).

A partir de la relación del consumo exacerbado sumado a la contraposición entre tradición y modernidad, Augé (2000) abre un espacio para reflexionar sobre sus afirmaciones del no lugar “en la realidad concreta del mundo de hoy, los lugares y los espacios, los lugares y los no lugares se entrelazan, se interpretan. La posibilidad del no lugar no está nunca ausente en cualquier lugar que sea” (p. 110). De esta manera existe la amplia posibilidad de que los no lugares transiten a lugares a partir de las interpretaciones y usos del espacio, mantiene injerencias sobre la ubicación geográfica, además de atribuir símbolos e identidades que ocurren al interior de estos.

Esta reflexión propone la existencia de un concepto sobre lugar, que se define a sí mismo como un espacio de identidad, en otros análisis al concepto no lugar lo consideran un opuesto; sin embargo, no consideran los elementos ajenos a los mismo que propician los cambios de status. Así Augé (2000) reflexiona en torno a las posibilidades de los lugares y los no lugares.

En la realidad concreta del mundo de hoy, los lugares y los espacios, los lugares y los no lugares se entrelazan, se interpenetran. La posibilidad del no lugar no está nunca ausente de cualquier lugar que sea. El retorno al lugar es el recurso de aquel que frecuenta los no lugares (y que sueña, por ejemplo, con una residencia secundaria arraigada en las profundidades del terruño). Lugares y no lugares se oponen (o se atraen) como las palabras y los conceptos que permiten describirlas. Pero las palabras de moda —las que no tenían derecho a la existencia hace unos treinta años— son las de los no lugares (p. 110).

Un no lugar existe igual que un lugar: no existe nunca bajo una forma pura; allí los lugares se recomponen, las relaciones se reconstituyen (...). El lugar y el no lugar son más bien polaridades falsas: el primero no queda nunca completamente borrado, y el segundo no se cumple nunca totalmente: (...) los no-lugares son la medida de la época, medida cuantificable y que se podría tomar adicionando, después de hacer algunas conversiones entre superficie, volumen y distancia (Augé, 2000, p. 84).

Así, cuando identificamos distintos códigos y comportamientos en espacios concretos, estos rasgos permiten vislumbrar un acercamiento a las distintas subjetividades y vivencias de las personas, estas subjetividades a través de la experiencia personal permiten percibir y construir lugares, dicho de otra manera, lo que para una mi puede significar un “lugar”, puede a su vez, ser un “no lugar” bajo la percepción de otra persona. Así a través de la experiencia compartida las comunidades crean identidades que otorgan sentido a las actividades cotidianas.

Espacios catalogados comúnmente como “no lugares” adquieren una nueva dimensión basada en el entorno que lo comprende, los ferrocarrileros encuentran en la materialidad y el performance de la vida diaria, los elementos comunes que le permiten construir una identidad ferroviaria, en la que sonidos, distancias, objetos, relaciones humanas, dan sentido a una forma de vida que tiende a desaparecer. El lugar antropológico se transforma, se proporcionan elementos constitutivos que otorgan sentido a los actos cotidianos a través de “la complicidad en el lenguaje, las reglas formuladas del saber vivir” (Augé, 2000, p.104).

Los lugares adquieren ese lenguaje común que describe la existencia cotidiana, las estaciones, aeropuertos supermercados, salas de espera, estos patrones describen el paisaje y comportamiento de la existencia cotidiana, la relación latente entre miembros de una comunidad, así como la relación con otras comunidades y entornos, logran concebir al no lugar descrito por Augé, como el lugar donde suceden las relaciones. Estos entornos son descritos por la cotidianeidad, anécdotas, relaciones, voces, sonidos, olores, objetos. La concepción del no lugar evade el ser, sin embargo, este adquiere una identidad en el reconocimiento con los otros y con sus miembros, no da cabida a polaridades falsas y se inscribe en el ámbito de las relaciones humanas. Por lo tanto, los no lugares adquieren cualidades propias. El no lugar es también un lugar.

De esta manera, el sonido cotidiano, el sonido de los metales, el ruido producido por el empuje del tren, el bullicio de las personas sobre los trenes y en las estaciones, los comerciantes vociferando sus productos, trabajadores, pasajeros y comerciantes interactuando, como si fueran viejos conocidos y algunos sí los son, esta serie de relaciones que construyen un imaginario y una serie de relaciones sociales a través del espacio, con códigos y conductas propias, se constituyen como un cosmos complejo, lleno de redes de

apoyo dentro y fuera del ferrocarril; se construye, de esta manera, el espacio propios del ferrocarrilero que es a la vez su propio hogar.

El ferrocarril como lugar permanece en la memoria de los trabajadores como una visión de la vida perdida, que mutó en lugar que ahora les parece ajeno y distante, ahora son ajenos a las relaciones cotidianas que llevaban a cabo en esos espacios, ahora las relaciones quedan en la memoria y esos lugares son imaginados en el abandono. En este sentido esos lugares del ferrocarril permanecen abandonados a las actividades que desarrollaban los trabajadores ferrocarrileros, ahora permanecen mudos ante el paso del tiempo.

Desde esta perspectiva la visión de los ferrocarrileros se basa en su realidad comprendida por la jubilación que experimentaron, representa un cambio cualitativo en sus formas de vida y les afecta en todos sus aspectos, sociales, mentales y vivenciales. Esto supone un cambio en las estructuras de la organización de la vida diaria, Galvanovskis y Villar (2000) mencionan que “repercute sobre el sentido de eficacia y de competencia personales” (p. 380). Lo anterior, “Implica una respuesta psíquica global del individuo debido a que supone para el sujeto un momento en el que debe hacer una revisión de la vida: en el uso del tiempo, en las experiencias físicas, en la ocupación intelectual y en el significado social de la persona” (Moragas, 1998, p.75).

Así la jubilación implica la interrupción de los ritmos y estilos de vida que se desarrollaron por más de treinta años, esta interrupción significa mantenerse excluido de la vida laboral debido a la inactividad del trabajo que practicaron. Históricamente el trabajo es considerado como una práctica activa y productiva que genera ganancias mediante la exigencia física, y, por el contrario, la edad de jubilación representa una actividad pasiva.

Según Buendía (1997), el “jubilarse implica interrumpir el ritmo y la actividad que se vino desarrollando durante muchos años para convertirse en una persona marginada por la inactividad y el aislamiento” (p. 10).

Los ex trabajadores perciben desde el retiro a los lugares como entes vacíos, carentes de alma, sentido y personalidad; sin embargo, perciben que su experiencia es similar ya que después de jubilarse encontraban en ellos mismos rasgos de nostalgia, carencia de sentido y con sensaciones continuas de duelo y pérdida. La nostalgia en este caso hace referencia al lugar abandonado, a los marcos de existencia perdidos al ser alejados del modo de vida y de los lugares donde desarrollaron sus principales actividades. Es una pérdida del modo de vida, que podría ser comparada con la pérdida del hogar, similar a los “homeless”.

#### **Imagen 28**

*Celebración día del ferrocarrilero 2021*



Nota: Fotografía tomada por Sergio Vega (2021)

## 5.2 La Construcción del Trainless

Ahora bien, si observamos la palabra “Homeless” refiere una carencia en este caso del hogar, “sin-hogar”, la carencia resulta determinante para referir el concepto relacionado con la pérdida, si bien, homeless hace mención a la vivienda; la carencia de la fuente de trabajo y del modo de vida es la fuente que determina la construcción de un concepto de carencia “train-less”. Pues bien, sobre el plano del concepto homeless la palabra adquiere un significado porque el hogar representa el ideal de la estabilidad y del bien común, Arnold (2004) menciona que, “en el caso norteamericano, las personas que se alojan en una vivienda convencional reflejan los valores nacionales y la pertenencia social (p.197).

“El hogar se obtiene mediante la independencia económica por lo que construye un sentido de pertenencia dentro de la cultura norteamericana, representa un lugar libre de conflicto y tensión” (Arnold, 2004, p. 199). Estos atributos basados en la autodeterminación económica permiten construir un escenario donde el conflicto es excluido, y en el caso de la ausencia del hogar se relaciona con problemas domésticos como matrimonios fallidos, tensión, pobreza, y miseria. De esta manera, se abre la posibilidad de reconstruir la ausencia en el plano personal y laboral donde el modo de vida ha sido transformado y ha sido abandonado, se interrumpen ritmos y estilos de vida que los ex trabajadores ferrocarrileros desarrollaron durante el vínculo laboral.

Si bien el hogar en el caso de homeless es necesario para definir al buen ciudadano integrado a la sociedad y de esta manera configurar su pertenencia, el ferrocarril define la existencia que permite la identificación y el ideal del trabajador ferrocarrilero, que es fundamental para determinar el espacio perdido y permite visibilizar como se construye



socialmente fuera de ese entorno. Rosenthal en su obra “Homeless in Paradise” (1994) alude que:

Los homeless son personas que se encuentran fuera de las convenciones sociales y por lo tanto padecen de una desafiliación social en este caso del orden institucional, de la familia y la comunidad, con cierta particularidades los trabajadores jubilados padecen esta desafiliación social, aunque los lazos familiares y de pertenencia permanecen estables, la separación de sus actividades cotidianas conducen a un estado similar donde ellos son desplazados y mantienen sus costumbres que en muchas ocasiones se encuentran desarraigadas, conservan sus historias y conocimiento, desarrollan los lazos comunitarios conservando cierta autonomía ante los estándares convencionales (p. 36 ).

Los trabajadores ferrocarrileros mantienen en la actualidad rasgos de integridad cultural donde asimilaron los estándares de su época, pertenecientes al sindicato y encarnaban los valores inculcados durante generaciones, mas fueron víctimas de los procesos de discordia gubernamental y económica ocurrida durante los años 90; el sistema de valores integrado para el beneficio común se desintegra manteniendo al margen las decisiones colectivas y alentando las decisiones individuales que les hicieron participar en empresas posteriores a los Ferrocarriles Nacionales; se transforma en un pasado patológico en donde la corrupción, la miseria y el alcoholismo se encuentran presente en el discurso del deterioro modernizador propio del neoliberalismo. Varias de estas características negativas son achacadas a las comunidades homeless; sin embargo, la diferencia radica en la criminalización y persecución que sucede con estos últimos.

Estas patologías sociales representan el desapego ocurrido durante la desaparición de la empresa estatal, la idea de la pertenencia radica ahora en la participación económica, dejando de lado la integración social que desarrollaron mientras eran trabajadores. Un acercamiento conceptual que ayuda a entender este proceso de despojo del modo de vida es observado en estudios de Bauhmol (1996), Anderson (1923), Rosenthal (1994), Arnold (2004), Hopper (2003), cuando sitúan el origen de los homeless a inicios del siglo XIX como el resultado de la integración desigual a las nuevas formas de trabajo y producción fruto de la industrialización, de ahí que ocurra un cambio similar al de los ferrocarrileros, son objeto de los cambios sociales, políticos y económicos ocurridos durante el desarrollo del neoliberalismo económico. Ambos comparten un estilo de vida que es condenado a la marginación, mientras que el homeless comprende un estilo de vida fuera de las estructuras sociales convenidas, el ferrocarrilero queda excluido de su estilo de vida que construyó durante décadas.

Dicho de otra manera, el contexto económico y político participa en el quebranto de las estructuras sociales existentes, el grueso de los jubilados actuales se debe a este proceso de privatización, donde los despidos masivos y la jubilación forzada fueron elementos que constituyeron la nueva personalidad del ferrocarrilero, una personalidad que transcurre entre la nostalgia, el abandono y la pérdida. Se sitúan en el desmantelamiento de las estructuras ferroviarias existentes, debido además a la mezcla de factores culturales e institucionales que cimentaron la base de la exclusión de sus valores propios.

La mayoría de los investigadores de los estudios sobre los Homeless concuerdan que la falta de vivienda es la base que determina su condición, el acceso regular a la vivienda y a los servicios condicionan su permanencia en ese estado, es una normalización del fenómeno. En el caso de los ferrocarrileros la normalización del fenómeno ocurre a

través de la privatización y despidos masivos a la par de otros sectores pertenecientes al Estado, como teléfonos y energía eléctrica, propiciando crisis en las conductas individuales y colectivas de quienes lo padecieron. En la actualidad el no haberse mantenido dentro de la empresa es inconcebible y reprochable para los directivos de los años 90. Sin embargo, en el proceso de asimilación de los hechos ocurridos, los sitúan en un nuevo campo donde el gremio produce valores propios basados en su actual estilo de vida, que germinaron durante su estancia y pertenencia a la empresa.

La convicción de ser ferrocarrilero y los valores fomentados durante años propicia que permanezcan firmes ante el embate de los años, los actos cotidianos creados mediante la interacción con el ferrocarril y otros ferrocarrileros permiten conformarse como sociedad, se conducen bajo este esquema y no bajo la percepción del jubilado que no contribuye de manera directa con la producción, mantiene relaciones sólidas para quedar excluidos, esto a diferencia de los homeless. Muchos de los ferrocarrileros mantienen en su poder alguno o varios objetos que fueron de uso cotidiano durante su estancia laboral, de esta manera, mantienen el recuerdo y preservan las vivencias que ocurren al interactuar con dichos objetos, que van desde relojes, piezas de vía, manuales, uniformes, fotografías y demás utensilios.

La solidaridad entre ex trabajadores mantiene vivo el espíritu de todos ellos, es conformado por la suma de las habilidades cultivadas, se mantienen sobre las formas derivadas del proceso de privatización, el ingreso de sus pensiones permite mantener sus necesidades esenciales mas no es la cantidad deseada ni esperada para ellos. El reconocimiento sociocultural del trabajador ferrocarrilero identifica la esencia de su ser con el entorno, de la misma manera permite observar el lugar del cual fue desposeído, a diferencia del homeless, el trainless no permanece estigmatizado ni excluido, evoca la

pérdida de un modo de vida que involucra valores construidos a través de la performatividad diaria entre la materialidad y los ferrocarrileros, propicia la decisión de pertenencia. Esta decisión subyace en la profundidad del entendimiento humano, en explicaciones que evocan la pérdida y el arquetipo, el saber quién fui y quién soy ahora y que represento, es una noción que radica en la distinción del ser en el espacio que subyace en la acción cotidiana, donde el espacio transformado remite a los no lugares en lugares pues son determinados por los sentimientos, memorias y las experiencias.

Esta manera de comprender al “trainless” requiere de un profundo proceso de identificación, es construido a través de las experiencias del lugar y adquiere un significado a través de la percepción histórica y la transformación cultural. Esta experiencia con el lugar define la existencia del ferrocarrilero como un agente en permanente transformación, es nutrida por una serie de intersubjetividades que surgieron de la pérdida de signos y símbolos pero que finalmente permiten la transformación en un nuevo agente activo de comprensión y estudio.

### **A MANERA DE CONCLUSIÓN**

Después de la privatización se han modificado muchos aspectos identitarios, destaca la desarticulación de relaciones sociales que se encontraban en las poblaciones donde solía existir alguna estación o taller, los performances o actividades que se desarrollaban ya no existen o subsisten en expresiones mínimas. Por ejemplo, el tren de pasajeros al no existir sus recorridos por el país, rompió con la dinámica laboral de comerciantes y pasajeros, que ofrecían sus distintos productos en los vagones o abajo de ellos, de igual manera se modificaron las conductas de aquellos que les proporcionaban las materias primas, ciudades donde el ferrocarril formó un eje en torno a las relaciones

económicas también sufrieron una gran transformación debido a que desaparecen las distintas escalas de mercado locales que proporcionaban insumos necesarios para el funcionamiento.

De esta manera, la privatización y reducción de líneas de trenes de pasajeros modificaron las relaciones económicas, sociales y culturales de las distintas poblaciones, las especificidades laborales cambiaron y se transformaron en la mayoría de los casos. Si bien, la privatización prometía la estabilidad del empleo a los trabajadores, las olas de despidos y escasa contratación fueron la constante en la práctica diaria.

Se concibe de esta manera una larga y abundante descripción sobre las bonanzas e ineficiencias de Ferrocarriles Nacionales de México por parte de las distintas administraciones y de los empleados ferrocarrileros. Existía una estructura obsoleta de cobros por servicios tarifarios, estrategias de operación obsoletas y plazas ferrocarrileras excedidas. Aún en la actualidad se mantienen las diferencias sobre las causas del declive ferroviario. Por un lado, la abundancia de jefes corruptos, la dirigencia sindical, que no atendían las necesidades inmediatas de infraestructura, la corrupción, el manejo de “números rojos” y por otro lado el ausentismo laboral, el abuso de alcohol y otras sustancias, el robo de infraestructura ferroviaria, la infraventa de boletaje; mantienen una discusión permanente sobre las causas y consecuencias de la reestructuración laboral en el ferrocarril y el cambio con las distintas dinámicas económicas y sociales de la población en general.

La identidad ferroviaria permanece en la vida de los extrabajadores ferrocarrileros, permanece la esencia del trabajo que desempeñaron durante su vida, en relatos y en la memoria continúan las experiencias vividas, con su familia, trabajadores, conocidos, el pitido de un tren y en los vestigios de las estaciones. Los objetos relacionados con el ferrocarril y que poseen en sus hogares, da muestra del profundo afecto y apego a la experiencia de una vida pasada, observan el esfuerzo realizado durante su vida laboral y como este desapareció durante el proceso de privatización, los cambios tecnológicos y administrativos fueron fundamentales para crear tensiones entre su identidad y la “transformación”. Pues su modo de vida fue trastocado y de la misma manera su identidad se mostró vulnerable.

El sistema ferroviario se transformó, trastocaron la esencia de un modo de vida que proporcionaba estabilidad laboral y creaba identidad en el sistema de trabajo. Los cambios graduales se escaparon poco a poco del control de los trabajadores, pues la tecnificación y las políticas laborales de “hacer mas con menos” causaron despidos y jubilaciones forzadas o apresuradas. Las experiencias alrededor se manifestaron en un sinfín de sentimientos, desde la tristeza hasta la esperanza, dejando atrás emociones y legados de los ferrocarrileros, quedan atrás toda la vida dedicada al ferrocarril como si los recuerdos viajaran en un cabús anunciando el último adiós.

Este trabajo se construyó con base en la experiencia de ex trabajadores ferrocarrileros, con familiares y conocidos, es complejo intentar plasmar todos los sentimientos derivados de la investigación, debido al entramado de emociones e historias que quedan en la memoria de todos ellos, quedan cortadas ante la diversidad de versiones sobre aconteceres y espacios comunes. De la misma manera, se encuentran experiencias

que parten desde el corazón y de las etapas más sensibles de la vida alrededor del ferrocarril e incluye relatos que involucran también mi experiencia personal. La muerte de mis padres representó un parteaguas en la investigación, descubrí en ellos un legado del pasado ferrocarrilero. Fue innegable la influencia de ellos en mi escritura, los momentos más sensibles de mi vida han estado ligados a la muerte de cada uno de ellos, estos dos ferrocarrileros, en distintas etapas de mi vida, marcaron a la vez una representación de la figura paterna y ante todo ligados a la figura de mi madre.

Columba, mi madre, creó un vida amorosa y afectiva ligada a Buenaventura y Gustavo de ahí que mis hermanos también sean testigos de la influencia de los valores y la idiosincrasia ferrocarrilera. Somos testigos del tránsito del tren que parte del pasado añorado con destino hacia el futuro, atravesando por aquellos lugares que son las vivencias y los sentimientos.

El recorrido del texto fue en ocasiones doloroso, en distintos momentos y lugares la etnografía me llevaba al reconocimiento de mis valores y de momentos olvidados en el pasado; surgieron heridas que aún no habían cerrado, me llevaban de manera inmediata a mi infancia, adolescencia y mi vida adulta. Me encontré a la vez con la pérdida de mi propia vida ferrocarrilera; el recuerdo de los juegos, los sonidos y los olores me llevaron a la etapa que trabajé como vigilante eventual en la estación de Maclovio Herrera. Podría decir así que fue un viaje de autodescubrimiento en tren, que abordé con la interacción de las personas a las que visité y conviví con ellas, la vida de los demás ferrocarrileros atravesaron mi experiencia y mi experiencia atravesó a todos ellos; fue así como se entrelazaron distintos instantes de nuestras vidas, existían lugares comunes, trayectos, objetos, así como conocidos y familiares de todos nosotros.

La reconstrucción de los momentos cotidianos en torno a la vida ferrocarrilera se encontró en muchos momentos atravesados por una infinidad de sentimientos; sin embargo, el amor fue definitivo para construir las historias en torno a las experiencias con los demás trabajadores, la determinación y el añoro permitían nuevamente recordar cómo eran y cómo construyeron los momentos más felices de sus vidas. Estos recuerdos marcan constantemente su vida actual, les ha entregado un sistema de disciplina y conocimiento que rige sus actitudes ante la vida, es un reflejo de la vida “entre fierros”.

En estos relatos aún quedan dolores marcados y que no consideré directamente en este trabajo, concretamente el alto porcentaje de ex trabajadores con problemas de alcoholismo, pues otorga los elementos necesarios para otra investigación, de igual manera se inscriben problemas adicionales como el trato a los jubilados, las relaciones con el sindicato, irresponsabilidad laboral, la precarización del quehacer ferrocarrilero.

La vida en torno al ferrocarril se inscribe en el tránsito de la materialidad, la agencia y el performance, se experimentan códigos y conductas propias en un lugar construido continuamente. La nostalgia aparece como constructora de nuevos sentidos ya que otorga nuevas expectativas de vida para los ex trabajadores; les permite una reinención de sus vidas. Se dan la oportunidad de observar a la distancia, desde su infancia, su vida laboral y el momento en que les notificaron sobre su jubilación forzada y de esta manera percibir las oportunidades que pueden alcanzar en el futuro. Observan cómo mantuvieron la dignidad de su trabajo ya que en muchas ocasiones carecían del material adecuado, además qué instalaciones, locomotoras y vagones se encontraban en mal estado y cómo debían improvisar con materiales y herramientas que tenían a la mano, con la intención de realizar correctamente su trabajo y evitar accidentes que tuvieran grandes repercusiones.



Los fierros fueron el sustento de vida, el trabajo permitía cierta flexibilidad en torno a las actividades personales y laborales, permitía la convivencia a través de la comida, la plática y el alcohol.

En este trayecto pude reencontrar a mis padres; me permitió dejar atrás las cargas que mantenía en mi espalda. Este recorrido me hizo reencontrarme con mi familia, encontré hermanos, tíos desconocidos, compañeros de trabajo y de igual manera me llevó a reencontrarme de manera más cercana con mi madre; ella merece un reconocimiento especial pues a través de ella, mis hermanos y yo crecimos en un entorno motivado por la camaradería a pesar de las eventualidades y problemas de la vida diaria.

En este trabajo no se encontraron respuestas concluyentes, se observó una pequeña parte de la gran familia ferrocarrilera, existe un acercamiento a un modo de vida que involucra algunas de las experiencias que pude compartir, existen experiencias que fueron compartidas debido al grado de confianza que crecía a la par del tiempo que convivía con ellos. Visiones distintas desde cada perspectiva sobre el entorno ferrocarrilero coincidían en los lazos establecidos a través de su experiencia compartida. Relaciones que perduran intactas hasta la actualidad, cuando se reúnen una o dos veces al año; pareciera que sólo fue un fin de semana cuando se dejaron de ver, existe la misma convivencia y familiaridad de cuando trabajaban, comparten sus “lonches” y cooperan para lo “necesario” conviven entre mixiotes, arroz, frijoles charros, mole o pollos rostizados siempre acompañados por pulque, cervezas y tequila; pareciera así un día de trabajo cotidiano entre ellos.

Estas reuniones permiten emular los lugares donde solían reunirse, ya sea entre vías, en bodegas o en los edificios sindicales, a diferencia que en aquellos años celebraban

entre torneos de béisbol, futbol, rifas, exhibiciones de box, mariachis tríos norteños y muchas bebidas alcohólicas. Piden escuchar nuevamente canciones que todos corean como: maquina 501 en la versión del Charro Avitia; para ellos el tiempo no ha parado, se escuchan nuevamente los danzones y el chá chá chá, piden la canción de Roberta de La marimba lírica de oro, lo mismo les atraviesa el sentimiento con canciones de Javier Solís o José José; recuerdan esos estados de ánimo y se tratan con la misma efusividad dándose golpes en el pecho sin importa su edad o estado; se permiten un breve silencio cuando comen, pero no falta el grito estruendoso que pide a los demás brindar, y si alguno no escucha y nuevamente piden un brindis nuevamente deben beber dando sorbos y sin intentar engañar a los demás pues no debe calentarse la cerveza ni agriarse el pulque en la mano. Unos a otros se gritan o alburean, se saludan y llevan un distintivo de cuando laboraban, algunos de ellos llevan objetos que delata su pasado ferroviario, pañuelos rojos, leontinas, relojes, gorras con logo de la empresa, llaves de seguridad de cambios de vía en su llavero. Se observa la misma familiaridad en su rostro, pero ahora más cansado, se dirigen entre ellos por sus apodos y platican sobre los compañeros que murieron por su nombre completo, mantienen el recuerdo y su complicidad de niños que hicieron travesuras, vuelven a brindar por aquellos que se subieron a la locomotora grande y así el recuerdo se mantiene vivo. Se reconocen a sí mismos, se observan y se dan ánimos para la siguiente ocasión en que se vean. Y aunque el trabajo se originó en esa búsqueda y ausencia de mis padres, debo agradecer a mi madre que fue la que hizo que ellos estuvieran en nuestras vidas, mi gratitud y amor para ella.

**Imagen 29**

*Columba Bolaños Gutiérrez*



Nota: fotografía tomada por Sergio Vega (2019)

## Referencias

- Alcaraz, R. (17 de enero de 2019). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.
- Alegre-Agís, E. & Riccò, I. (2017). *Contribuciones literarias, biográficas y autoetnográficas a la antropología médica en España: el caso catalán Salud colect.* vol.13 no.2. Lanús.
- Anda, J. (1990). *Lecturas Mexicanas*. Conaculta.
- Anderson, N. (1923). The Hobo: The Sociology of the Homeless Man. *Anthropology and Humanism* 26.
- Arnold, K. (2004). *Homelessness, citizenship, and identity: The Uncanniness of Late Modernity*. State University of New York Press.
- Augé, M. (2000). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Gedisa.
- Augé, M. (2007). *El oficio de antropólogo. Sentido y libertad*. Gedisa.
- Bauhmol, J. (1996) *Homeless in America*. Phoenix: The Oryx Press.
- Behar, R. (1997). *The Vulnerable Observer*. Beacon Press.
- Benadiba, Ma. L. (2015). Historia oral: reconstruir historias únicas desde la diversidad, *Revista Confluências Culturais*.
- Blanco, M. (2012). Autoetnografía: una forma narrativa de generación de conocimientos Andamios. *Revista de Investigación Social*, 9 (19), 49-74.
- Bolaños, C. (22 de enero de 2018). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.

Bolaños, G. (18 de octubre de 2018). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.

Briseño, H. (8 de abril de 2018). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.

Buendía, J. (Ed.). (1997). *Gerontología y salud*. Biblioteca Nueva.

Cabrera, H. (30 de marzo de 2019). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.

Capel, H. (2007). Ferrocarril, territorio y ciudades. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona.

Castro, A. (1993). *Por pura casualidad oficinas*. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

Cervantes, F. (15 de febrero de 2019). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.

Cid Jurado, A. (2002). El estudio de los objetos y la semiótica, *Cuicuilco*, 9. Escuela Nacional de Antropología e Historia, 1-19.

Coatsworth, J. (1984). *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato: crecimiento contra desarrollo*. Era.

Connerton, P. (1989). *How Societies Remember*. Cambridge University Press.

D'Estrabau, G. (1986). *El Ferrocarril*. (1ªed). Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

De Garay, G. (2013). *Cuéntame tu vida, Historia oral: historias de vida*. Instituto Mora.

- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Catarata.
- Duhau, E. & y Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. Siglo XXI
- Eco, H. (1999). *La estructura ausente. Introducción a la semiótica*. Lumen.
- Edward T. (1990) *The Silent Language*. Anchor Books.
- Fernández, G. (1969). *El río de mi sangre*. Fondo de Cultura Económica.
- Fernández, M. (21 de marzo de 2019). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.
- Ferrocarriles Nacionales Mexicanos. (1993). *Estirpe Ferrocarrilera*. Museo Nacional de Los Ferrocarriles Mexicanos.
- Fraser, R. (1993). Historia Oral, Historia Social. *Historia Social*, 17, 131-139.  
<http://www.jstor.org/stable/40340350>
- Fraser, R. (1997). *Recuérdalo tú y recuérdalo a otros: historia oral de la guerra civil española*. Grijalbo.
- Galindo, J. (1998). *Técnicas de investigación en sociedad, cultura y comunicación*. Pearson.
- Galvanovskis, A. & Villar, E.. (2000). *Revisión de vida y su relación con el autoconcepto y la depresión en el período de jubilación*. Geriatrika.
- García, A. (1987). La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato: Relaciones de poder y organización capitalista del espacio. *Investigaciones geográficas*, (17), 137-154. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-46111987000100008&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46111987000100008&lng=es&tlng=es).

García, M. (1980). *La construcción del ferrocarril de México a Toluca*. UAEMex.

Gayané, L. (2007). Reflexiones sobre una Antropología «Nativa». *Amnis: Revue de Civilisation Contemporaine de l'Université de Bretagne Occidentale*, 7, 1-10.

**Gayané, L. (2007).** Reflexiones sobre una Antropología, *Amnis*, 7.

<https://doi.org/10.4000/amnis.809>

Gill, M. (1971). *Los ferrocarriles*. Extemporáneos.

González, F. (2005). *Cargos y familias entre los mazahuas y otomíes del Estado de México*. Escuela Nacional de Antropología e Historia.

Halbwachs, M. (2004). *La memoria colectiva*. Prensas Universitarias de Zaragoza.

Harvey, D. (2005). *El "nuevo" imperialismo: acumulación por desposesión*.

Socialist register.

Hernández, R. (21 de marzo de 2019). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.

Hopper, K. (2003). *Reckoning with Homelessness*. Cornell University Press.

Illouz, E. (2007). *Intimidades congeladas. Las emociones en el capitalismo*. Katz.

Ingold, T. (2000). *The Perception of the Environment: Essays in livelihood, dwelling and skill*. Routledge.

Jelin, E. (2002). *Los trabajos de la memoria*. Siglo XXI.

Jelin, E. (2012). Revisitando el campo de las memorias en *Los trabajos de la memoria*. Instituto de Estudios Peruanos.

Jiménez M. Kristhian, 2000. Estación buenavista. Pinterest.

<https://www.pinterest.com.mx/pin/22236591897493731/>

Korstanje, M. (2006). El viaje: una crítica al concepto de “no lugares”, *Athenea digital*, (10), 211-238. <https://raco.cat/index.php/Athenea/article/view/53146>.

Korstanje, M. (2014). La matriz de alteridad: la mito-poiesis como forma de construcción identitaria. *Antropología Experimental*, (11).

<https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/1929>

Lamb, S. (2001). Being a Widow and Other Life Stories: The Interplay between Lives and Words. *Anthropology and Humanism*, 26, 1-19

Lapadat, J. (2009). *Writing our way into shared understanding: Collaborative autobiographical writing in the qualitative methods class*. *Qualitative Inquiry*.

doi:10.1177/1077800409334185

Levinas, E. (1969). Judaísmo y revolución. *Jeneusse et revolution dans la conscience juive*. PUF, París 1972; pp. 58-80.

Low Setha, M. & Lawrence-Zuniga, D. (2006) The anthropology of space and place: locating culture - Low, *Journal of the Royal Anthropological Institute*.

Medina, S. (2013). El transporte ferroviario en México. *Comercio Exterior*, 63 (4), 7-13.

Menchaca, D. (1996). *Despachador de trenes*. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

Miller, J. A. (1990). *Lo real y el sentido*. Colección Diva.

Moragas, R. (1998). *Gerontología social: Envejecimiento y Calidad de vida*. Herder.

Muñoz, D. (13 de diciembre de 2018). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.



Navaro-Yashin, Y. (2012). *The Make-Believe Space: Affective Geography in a Post-War Polity*. Durham: Duke University Press.

Patiño, G. (17 de marzo de 2019). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.

Pujadas, J. (1992). El método Biográfico: el uso de las historias de vida en las ciencias sociales. *Cuadernos metodológicos*, Centro de Investigaciones Sociológicas.

Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*. London: Pion.

Rincón, A. (22 de noviembre de 2018). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.

Ritika, P. (2012). Time sense, Railways and temporality in colonial India, *Modern Asian Studies*. Vol. 47, No. 4. Cambridge University Press.

Roca, L. (2000). “Ferrocarril e imágenes en movimiento: ¿por un México nuevo?” en Victoria Novelo y Sergio Ramos (coords.), *Etnografías de la vida cotidiana*, Miguel Ángel Porrúa, pp. 117-148.

Rosenthal, R. (1994). *Homeless in Paradise: A Map of the Terrain*. Temple University Press.

Rufino, R. (6 de diciembre de 2018). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.

Santamarina, C. & Marinas, J.M. (1995). Historias de vida e historia oral. En J. M. Delgado & J. Gutiérrez (Eds.). *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales* (pp. 257- 285). Madrid: Síntesis.

Sautu, R. (1999). *El Método biográfico: la reconstrucción de la sociedad a partir del testimonio de los actores*. Belgrano.

Simmel, G. (2008). *De la esencia de la cultura*. Prometeo.

Siqueiros, D. (1977). *Me llamaban el Coronelazo*. Grijalbo.

Stewart, K. (1988). Nostalgia – A Polemic, *Cultural Anthropology* 3 (3): 227–41.

Tilley, Ch. (1990). *Reading Material Culture: Structuralism, Hermeneutics and Post-Structuralism*. Wiley-Blackwell.

Vidler, A. (1994). “Unhomely houses”, *The Architectural Uncanny*, Boston, MIT Press, pp. 17-44.

Vilchis, R. (21 de marzo de 2019). Comunicación personal – entrevistado por Sergio Vega Bolaños.