



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

“LA VIDA SOBRE RIELES, ENTRE EL ACERO Y EL ASFALTO.  
COMUNIDAD FERROCARRILERA *EL CONDE* EN NAUCALPAN  
DE JUÁREZ: UN ESTUDIO DE CASO SOBRE LA  
CONFIGURACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL  
FERROCARRILERO EN LAS COMUNIDADES DERIVADAS DE  
CUADRILLAS SISTEMALES”

**TESIS**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
**LICENCIADA EN DESARROLLO Y GESTIÓN INTERCULTURALES**

PRESENTA:

**VIANNEY JIMÉNEZ HURTADO**

ASESORA DE TESIS:

**DRA. ERÉNDIRA ANDREA CAMPOS GARCÍA ROJAS**



CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX., 2017



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



## ÍNDICE

<b>Agradecimientos</b> .....	5
<b>Presentación</b> .....	9
<b>Introducción</b> .....	15
<b>Capítulo 1. Entre el acero y el asfalto: presentación del estudio de caso</b> .....	31
Ubicación y descripción breve de la comunidad.....	32
La Cuadrilla Sistemal.....	35
Privatización de FNM.....	58
Contexto actual de la comunidad.....	67
<b>Capítulo 2. Patrimonio cultural ferrocarrilero: consideraciones teóricas</b> .....	81
Preocupación institucional por la conservación de bienes ferrocarrileros después de la privatización de FNM.....	82
Discusión teórica.....	85
<b>Capítulo 3. Del hacer y el estar: configuración del patrimonio ferrocarrilero</b> .....	113
Aspectos de la vida social de la comunidad de ferrocarrileros que permanecen después de la privatización de FNM y sus adaptaciones.....	114
Aspectos de identidad colectiva.....	135
Patrones de conformación del patrimonio cultural ferrocarrilero de la comunidad.....	144
Problemáticas y reflexiones.....	163
<b>Conclusión</b> .....	167
<b>Bibliografía</b> .....	173
<b>Glosario</b> .....	185
<b>Anexos</b> .....	188
Anexo A. Fotografías.....	188
Anexo B. Documentos.....	189



## AGRADECIMIENTOS

A pesar de que mi nombre se encuentra en la portada, esta obra no es únicamente mía, existe una lista enorme de personas que han colaborado con sus testimonios, sus recuerdos, su visión, su opinión, sus lágrimas, otros más sus palabras de aliento y ánimo para ahuyentar mis momentos de flaqueza.

Este trabajo está dedicado a todos los ferrocarrileros que se vieron afectados por el proceso de privatización de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), que por intereses empresariales y el enriquecimiento de unas cuantas autoridades gubernamentales y del Sindicato de Trabajadores de Ferrocarrileros de la República Mexicana, fueron desprendidos de su trabajo, su *saber-hacer* y su forma de vida ferrocarrilera; esta obra va para aquellas familias ferrocarrileras que después de la privatización de FNM fueron invisibilizadas, borradas del ojo público bajo el argumento falaz de que el tren ya no era útil para la economía nacional. En particular, dedico esta investigación a los miembros de la comunidad de ferrocarrileros “El Conde” ubicada en Naucalpan de Juárez, Estado de México; a las familias de esta comunidad les agradezco que hayan compartido conmigo su memoria, los recuerdos alegres y dolorosos, la intimidad de su hogar, la comida y también las sonrisas. Agradezco que con sus vivencias hayan llenado mis ojos de brillo por la admiración, fascinación e imaginación de aquellos años cuando el tren era importante para la gente de este país.

En especial, agradezco al Profesor Jaime Mayolo Contreras, responsable de la escuela primaria *Tipo Art. 123 “Adolfo López Mateos”*, y su esposa Elizabeth Cordero quienes facilitaron mi presentación y aproximación a los miembros de la comunidad, además de permitirme junto a Fredy Pastrana, realizar una serie de fotos sobre la escuela y llevar invitados para que trabajaran actividades especiales con los niños, tal es el caso de la pintora y escultora Angélica Gómez López, la Mtra. Mariana Tinoco Ramírez y su grupo de estudiantes de bachillerato del Instituto de Educación Media Superior, campus Milpa Alta.

Del gremio ferrocarrilero, también agradezco a la tripulación del tren 8858 de Ferrocarriles del Valle de México (Ferrovalle), quienes compartieron conmigo sus experiencias como ferrocarrileros y me ayudaron a reconstruir el proceso de privatización de FNM desde otra mirada. En ocasiones ellos me brindaban protección y compartían conmigo sus alimentos, ya que me veían cuando hacia el trabajo de campo mientras ellos hacían la labor de descarga en la harinera que está a un costado de la comunidad.

Agradezco a Eréndira Campos, mi asesora de tesis, quien estuvo acompañando académica y emotivamente la elaboración de esta tesis, como buena estudiosa de los asuntos ferrocarrileros e hija de un hombre del tren ha sido la persona indicada para guiarme en este viaje con su sensibilidad y conocimiento. Le agradezco los momentos de escucha, los momentos de indignación conjunta por la desaparición del ferrocarril de la esfera pública y los consejos para que este trabajo tuviera la mejor salida.

Doy gracias al maestro y amigo Salvador Zarco, a quien acudí desde mi primer interés en el tema de los ferrocarriles solicitando su asesoría y acceso a la biblioteca especializada que ha logrado generar en su excelente gestión como director del Museo de los Ferrocarrileros. Me brindó no sólo acceso total a la biblioteca, sino que constantemente me ayudó buscando fuentes e información específica, también me enriqueció con su valiosa palabra, su experiencia como ferrocarrilero e integrante activo de las luchas obreras del sector ferrocarrilero.

Expreso también mi gratitud a todo el personal del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero ubicado en Puebla. Hago un especial agradecimiento a María Isabel Bonilla Galindo, Jefa de Departamento de Biblioteca Especializada; a Patricio Juárez Lucas, Jefe de Departamento de Archivo Histórico y a Alfredo Nieves Medina, Jefe de Departamento de Planoteca quienes me orientaron en mi búsqueda de información y me dieron todas las facilidades para poder obtener datos fundamentales para esta investigación, más allá de la ayuda proporcionada a mi persona, agradezco su entrega y pasión por el trabajo que desempeñan. El tema de los ferrocarriles no es muy popular, por el contrario, es un tema de estudio un tanto olvidado y las personas antes mencionadas hacen un gran

esfuerzo por atender a todo aquel interesado con entusiasmo y profesionalismo, me es grato decir que son grandes protectores del patrimonio documental ferrocarrilero.

Digo gracias a Fredy Pastrana Trejo, mi compañero de viaje, con quien descubrí, conocí y me enamore del ferrocarril y la comunidad de ferrocarrileros. Él es quien me acompañó en el proceso emocional que una tesis implica, sosteniéndome en los momentos de desesperación, cansancio y desvelo.

Por último, agradezco a la gente de quien provengo, a mi familia, mi padres y mis hermanos, haciendo un especial acto de gratitud a la persona que más amo en la vida, a mi madre Eva Hurtado, ya que sin su esfuerzo y sus sacrificios a lo largo de toda mi vida escolar no hubiera sido posible. Sin ella, su apoyo y sus ganas de verme salir adelante yo no hubiera tenido el privilegio de estudiar una licenciatura. Te agradezco mamá por todo lo que has hecho por mí.

A todos muchas gracias.





## **PRESENTACIÓN**

Desde muy niña siempre sentí cierta fascinación por los trenes, los veía repetidamente en películas, caricaturas y los clásicos trenecitos de juguete. Una de las primeras decepciones de mi vida fue a los seis años cuando le pregunte a mi madre si podíamos viajar en tren y ella me contestó que no, porque ya no había trenes de pasajeros en el país. Y efectivamente ya no los había. A partir de 1997, en distintos medios de comunicación se argumentó que se cerraba el servicio de pasajeros porque ya no era eficiente, que no podía cubrir la demanda por el aumento poblacional y que era muy caro su mantenimiento para el Gobierno, pero eso no quería decir que ya no sirviera o no se necesitara, lo que no se decía es que había negociaciones políticas y económicas de tras, lo que pasaba era que las líneas férreas fueron concesionadas a empresas privadas y el negocio de la transportación de pasajeros se dejó al sector carretero.

Yo siempre había querido subirme en el tren, ahora no solo me subí en él, sino que me permitió conocer muchas personas con las que compartí, reí y lloré este proceso llamado investigación social. Ahora aquellos a quien miraba con extrañeza y asombro son mis amigos, y yo que sólo era “una chiquilla que husmeaba entre las vías” como me decían, soy bien recibida en los carros-campamento de la comunidad de ferrocarrileros “El Conde” en Naucalpan de Juárez.

En algunas de mis múltiples visitas a Naucalpan, además del asombro por el contraste económico característico de la zona, algo que siempre llamaba mi atención eran las vías de tren que cruzaba el microbús para seguir su rumbo. Cierta día “me ganó el paso el tren”, en ese momento me sorprendí al observar que sobre esas vías aun pasaba un tren, se trataba del ferrocarril 8858 de carga de la empresa Ferrocarriles del Valle de México (Ferrovalle), sin embargo, eso me dio el tiempo para observar mejor el entorno; más allá de las vías y de mi emoción por haber visto un tren, algo llamaba la atención de mi mirada al fondo de las

vías, hasta que me di cuenta de que se trataba de unos vagones de tren, me preguntaba: “¿Por qué están ahí esos vagones?”, hasta que cierto día decidí acercarme para averiguarlo.

Bajé del microbús, atravesé la calle y comencé a caminar siguiendo las vías, a lo lejos se veían los vagones, pronto se hacían más claras esas grandes cajas de acero, podía observar sus colores y dimensiones, y comencé a percibir cierto olor extraño, era una especie de combinación entre olor a fierro y un olor dulce; mis ojos se asombraron al comenzar a vislumbrar figuras humanas que entraban y salían de los vagones, no comprendía mucho sobre el por qué.

Cuando me encontré justo entre vía y vía y rodeada de vagones me di cuenta del motivo: ellos, esas personas vivían ahí, aun me faltaba confirmarlo, pero la presencia de tendedores de ropa fuera de los vagones, las macetas, los niños corriendo entre las vías, una tienda de abarrotes en un vagón azul... todos estos indicios me decían que las personas que estaban ahí hacían más que solo andar de paso o simplemente trabajar. De pronto escuché las voces de niños repitiendo las tablas de multiplicar provenientes de un vagón y recordé que hace tiempo había leído una nota sobre un profesor que daba clases dentro de un vagón de ferrocarril, tal vez me encontraba ante tal escuela.

Las miradas de las personas que se dieron cuenta de mi presencia me hablaba de que reconocían fácilmente a los foráneos, así que me aproximé a la tiendita, en ella había pocos productos, pero al asomarme al interior se podía ver una especie de recámara y en la parte superior se puede observar una especie de tapanco de donde caían unas telas, después de mi rápida inspección, me atendió Don Pancho, un señor de aproximadamente 63 años, bastante amigable, quien después de darme mis productos y percatarse de mi cara de asombro, sin preguntar yo nada me dijo: “sí, aquí vivimos”.

Comenzamos a charlar, me dijo: “usted no es de por aquí ¿verdad?”, después de cerciorarse de que yo no era una amenaza, se soltó a hablar y rápidamente me puso al tanto del origen de la comunidad, me dijo que a ellos los dejaron ahí después de la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) y que vivían en el vagón porque provienen de un formato laboral llamado Cuadrillas Sistemales, que conformadas por reparadores de vía que andaban por todo el país dando el servicio al sistema férreo, me habló del tiempo que llevaban ahí, pero sobretodo, me dejó bien claro que eran ferrocarrileros.

Decidida a conocer más pregunte por el vagón de color verde de donde salían voces de niños recitando las tablas de multiplicar y efectivamente, se trataba de una escuela, justo la que había visto en aquella nota hace tiempo.<sup>1</sup>

Me acerqué tímidamente, esperé la hora del recreo para poder asomarme a la escuela-vagón sin miedo a interrumpir las clases, quería ver cómo era por dentro. Una vez llegada la hora del descanso el Profesor Jaime Mayolo Contreras no pudo evitar verme, ni yo esconderme, con un gran sentimiento de vergüenza tuve que confesarle mi incontrolable curiosidad y ofrecerle una disculpa por tal atrevimiento. Él me miró seriamente y me preguntó “¿Quieres pasar a ver?” y pasé. Entrar a la escuela es fascinante, por fuera es un vagón como cualquier otro y al entrar se convierte en un salón de clases con todo el equipamiento necesario. Asunto que no ha sido fácil lograr, el Profesor además de permitirme mirar con tranquilidad su escuela se tomó la molestia de explicarme que me encontraba en la última *escuela Tipo Art. 123* de ferrocarriles del país, me platicó que este tipo de escuelas estaban pensadas para cubrir las necesidades de educación básica de los hijos de obreros. El Profesor cuenta que cuando comenzó a dar clases no se contaba con todas las comodidades que tienen hoy, recuerda que cuando llegó al vagón no había siquiera bancas para los niños, ni materiales, solo era él, su conocimiento y la precariedad. Me despedí prometiendo regresar para tomar algunas fotografías y ver que podíamos hacer en conjunto.

A partir de ese momento supe que quería saber todo de ellos, me pareció tan peculiar su forma de vivir y el espacio me atrapó, rieles de tren haciendo por patio colectivo, vagones de tren por casas y un aislamiento como si el periférico no pasara a escasos metros de distancia.

Mi vocación por “hacer fotos” me incitó a que tenía que llevar mi cámara para hacer una serie de fotos sobre el lugar. A lado de mi compañero de viaje, Fredy Pastrana, nos aproximamos a la comunidad a platicar con ellos, expresarles nuestro interés por generar un ensayo fotográfico sobre la comunidad y pedir permisos para tomar fotografías. En ese

---

<sup>1</sup> Chávez González, Silvia, “El último vagón escuela”, *La Jornada*, Naucalpan, Edo. de Méx., 18 de mayo 2001. Disponible en línea: <http://www.jornada.unam.mx/2001/05/19/044n1con.html> Fecha de consulta: 24 de enero 2013.

vaivén de negociaciones, el *acto fotográfico*<sup>2</sup> nos acercó cada vez más a ellos y a su historia, ya era común que nos vieran entre los vagones con nuestras cámaras, es más, ya hasta era común que nos ofrecieran “un taco”; cada vez más nos adentrábamos e interesábamos por saber sus orígenes y comenzamos a investigar. Lo que surgió como un *hobbie* se convirtió en entrevistas a los miembros de la comunidad y visitas a archivos históricos para obtener datos que documentaran nuestro ensayo fotográfico.

Meses después me di cuenta que ya estaba atrapada totalmente por el tema, así que decidí hacer de mi mirada curiosa una herramienta de investigación para realizar la presente tesis. Es así como quede prendida del tema y de su gente.

Leer el espacio, observar las prácticas cotidianas y escuchar la memoria de una comunidad de ferrocarrileros que fueron borrados del escenario público, remolcados a donde ellos no decidieron vivir, una comunidad que se siente traicionada, abandonada pero al mismo tiempo orgulloso de su origen ferrocarrilero me ha dado la sensibilidad como una herramienta de investigación social. Comprender las lógicas propias del grupo me ha enseñado a ser respetuosa con los ámbitos que me son ajenos, pero también a ser más prudente, más analítica y más meticulosa con el análisis competente para esta investigación.

Con el proceso de construcción de este trabajo he desarrollado habilidades y herramientas para generar conocimiento relevante sobre las comunidades ferrocarrileras derivadas de Cuadrillas Sistemales, el contexto actual y los procesos de configuración del patrimonio cultural ferrocarrilero después de la privatización de FNM.

Además, esta experiencia me permite aportar a la Licenciatura en Desarrollo y Gestión Interculturales una serie de reflexiones en torno a los procesos de configuración del patrimonio cultural después de momentos de fractura para un grupo, asimismo, cómo se dan los procesos de negociación entre lo que se era y lo que se quiere ser, entre lo que nos identificaba y lo que hay que dejar ir para salir adelante porque hay estigmas y recuerdos que duelen en la memoria del colectivo. Dejo ante el lector un trabajo de investigación que espera ser útil para las siguientes generaciones de esta joven carrera universitaria, resalto el

---

<sup>2</sup> Concepto que se refiere al ejercicio de creación fotográfico que no sólo implica la captura, sino la aproximación con el motivo de la fotografía, la relación con el espacio y las estrategias de acercamiento. Para mayor referencia Dubois, Philippe, *El Acto Fotográfico y otros ensayos*, La Marca Editora, Argentina, 2015.

compromiso social que implica la investigación, al ser el primer registro sistemático del origen, contexto actual y de patrimonio cultural ferroviario de las comunidades derivadas de Cuadrillas Sistemales.



## INTRODUCCIÓN

Desde su introducción en el país, el ferrocarril ha jugado un papel fundamental en la conformación socioeconómica de México, cambió las formas de socialización y de esparcimiento; estuvo presente en luchas significativas para la identidad nacional como la Revolución Mexicana y ha sido interpretado como un símbolo de Progreso desde la estructuración del Estado-Nación mexicano en el S. XIX hasta el *boom* industrial del siglo XX. Los trabajadores del ferrocarril le dieron a México la primera lucha sindical y la Nacionalización de sus ferrocarriles, consolidando en 1937<sup>3</sup> la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).

A lo largo de su historia, el sistema ferroviario del país ha cruzado diversas etapas de crisis, sin embargo, ninguna tan grave como la acontecida a mediados de la década de 1980, provocada por la competencia del sector carretero, las fuertes inversiones de dinero que necesitaba su mantenimiento<sup>4</sup> y un desinterés por parte de las autoridades correspondientes por conservar el sistema ferroviario como una paraestatal nacional. Por lo que el Gobierno Federal y directivos de Ferrocarriles Nacionales de México, dieron inicio a su desincorporación el 23 de junio de 1997 y anunciaron la conclusión de operaciones el 31 de agosto de 1999.<sup>5</sup>

Tal dinámica como síntoma de la economía neoliberal, provocó que el sector férreo del país fuera concesionado a empresas privadas, desmembrando a la paraestatal FNM y con ello rompiendo estructuras laborales de los trabajadores ferrocarrileros. Estructuras que son resultado de un largo proceso de socialización laboral, donde afectos y lógicas identitarias se habían forjado.

Uno de los sectores laborales más afectados y los primeros en enfrentarse ante el proceso de privatización de la paraestatal FNM fue el de las Cuadrillas Sistemales, las cuales fueron

---

<sup>3</sup> Ferrocarriles Nacionales de México, *Caminos de Hierro*, FNM-STC, México, 1996, p. 90.

<sup>4</sup> *Ibíd.*, p. xxii.

<sup>5</sup> CNN Expansión, “Adiós Ferrocarriles Nacionales”. Disponible en Línea: <http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/10/10/sct-publica-plan-de-liquidacion-a-fnm> Fecha de consulta: 24 de noviembre de 2013.



una organización laboral derivada del sector obrero ferrocarrilero que se constituía por peones de vía encargados de construir, reparar y/o rehabilitar el trazo de vía a lo largo del sistema férreo en todo el país. Por sus condiciones laborales, vivían en los vagones de tren en los que se trasladaban y muchos de ellos iban acompañados de su familia.

A partir del proceso de privatización antes mencionado, los peones de vía de Cuadrillas Sistemales empiezan a ser desempleados, sin embargo, por sus condiciones de vivienda se rehusaron a dejar sus hogares, por lo que a dichas comunidades ferrocarrileras se les remolcó a sitios periféricos a los centros urbanos, transformando por completo su forma de vida y con ello generando nuevas estrategias de sobrevivencia.

Ante el contexto brevemente expuesto, generé la siguiente pregunta de investigación:

¿De qué manera la construcción social del espacio y la transformación de las prácticas cotidianas de los ex ferrocarrileros de la comunidad derivada de Cuadrilla Sistemal “El Conde”, a partir de la privatización, inciden en la configuración de su patrimonio cultural ferrocarrilero?

Siguiendo el cuestionamiento principal, planteo como hipótesis de la presente investigación que, el cambio de vida que implicó privatización de FNM para los trabajadores de las Cuadrillas Sistemales y sus familias, detonó un proceso de reidentificación del grupo a través de la resignificación del espacio y las prácticas cotidianas. Tales modificaciones son elementos clave en la configuración de su patrimonio cultural ferrocarrilero.

Debido a la trayectoria histórica, política y social de las comunidades derivadas de Cuadrillas Sistemales existen en su interior una serie de prácticas, saberes, significaciones, valoraciones y representaciones comunes en torno a su *saber-hacer* que son utilizadas como referentes de pertenencia del grupo obrero ferrocarrilero, generando lazos de identidad y puntos de cohesión social. Dicho fenómeno social está ligado a un proceso de herencia y de reconfiguraciones simbólicas constantes de los ferrocarrileros ante los fenómenos globales que inciden en ellos, como lo fue el proceso de privatización de FNM, donde a partir del encuentro con el *Otro* y los múltiples cambios en su forma de vida, la resignificación y uso de sus recursos culturales fueron fundamentales para la reconstrucción identitaria del grupo.

Este proceso se ve permeado por la mirada del *Otro* a través de estigmatizaciones de pobreza, en contraste con las acciones de reivindicación del grupo ferrocarrilero. Cabe destacar que en el caso particular del Patrimonio Ferrocarrilero, a partir de la privatización de FNM, se aplicó una clara intervención estatal en el proceso de “patrimonialización”, es decir, en la oficialización de lo que es considerado Patrimonio Ferrocarrilero, sin embargo, tal oficialización en ocasiones no corresponde con las apreciaciones y afectos de los involucrados en el proceso patrimonial.

La incisiva aseveración estatal de que la materia de trabajo de los ferrocarrileros –con la cual se encontraban vinculados afectivamente– se había convertido en Patrimonio Ferrocarrilero, lo que implicaba su protección y conservación; provocó un desprendimiento –en algunos casos forzados– de los ferrocarrileros con sus espacios y prácticas. Lo anterior, aunado a la difícil situación, económica, social, psicológica e identitaria de los peones de vía de Cuadrillas Sistemales, generó resistencias por parte de los ex trabajadores de FNM a dejar sus formas de vida.

Dicho lo anterior, el objetivo de esta investigación es analizar la manera en que la transformación de la construcción social del espacio y de las prácticas cotidianas de los ex ferrocarrileros de las comunidades derivadas de Cuadrillas Sistemales, a partir de la privatización, inciden en la configuración de su patrimonio cultural ferrocarrilero.

Para lograr el cometido me concentré en el estudio de caso de la comunidad<sup>6</sup> ferrocarrilera “El Conde”<sup>7</sup> derivada de Cuadrilla Sistemal que se encuentra ubicada en el municipio Naucalpan de Juárez, Estado de México. Una comunidad que por su carácter de Cuadrilla

---

<sup>6</sup> Cabe destacar que cuando empleo el término *comunidad* a lo largo de la investigación me refiero a las relaciones intersubjetivas y dinámicas que señalan la identificación con un *nos-otros* en relación a un espacio que puede ser material o inmaterial. Esta distinción es importante ya que nos permite referir a la comunidad de ferrocarrileros como un grupo social.

<sup>7</sup> Cabe hacer la aclaración que la comunidad de ferrocarrileros no se autonombra de una manera en específico con respecto al espacio que ocupan actualmente. Para referirse a sí mismos como grupo utilizan apelativos como “nosotros los ferrocarrileros”, “nosotros los vagoneros” o “nosotros los peones”. Sin embargo, para facilitar el nombramiento que haré sobre la comunidad a lo largo de la investigación he optado por nombrar a la comunidad “El Conde”, ya que es el nombre de la colonia donde se encuentra asentada la comunidad y así es conocida por las personas de la zona: “los de los trenes, los que están en El Conde”.

Sistematizada había alcanzado un grado de arraigo importante, el cual se desmembró en el proceso de privatización.

El eje conductor que hila la investigación son los procesos de configuración del patrimonio cultural ferroviario de la comunidad ferroviaria de Naucalpan, a partir de un hecho que marcó modos y formas de vida. A lo largo de la investigación me encontré constantemente con las siguientes preguntas: ¿Cómo un grupo social después de un hecho de fractura genera, reorganiza, renegocia su patrimonio? ¿Cómo el cambio de la concepción del espacio y las prácticas cotidianas influyen en el proceso de construcción del patrimonio? ¿Cómo una comunidad genera procesos de construcción del patrimonio como una manera de refianciamiento de la identidad colectiva? La que me ayudaron a indagar de manera más profunda. El análisis de la configuración del patrimonio en momentos de fractura colectiva –sobre todo en el contexto de la privatización de FNM–, es el propósito de esta investigación.

Partimos de la premisa que el patrimonio cultural es un proceso de construcción sociocultural, es decir, un proceso complejo de selectividad, negociación y adaptabilidad, donde las tensiones entre memoria, identidad, espacio y su hacer se encuentran presentes en todo momento. Y como proceso de construcción, el patrimonio cultural suele ser cambiante sobre todo en etapas de inflexión y crisis para un grupo determinado.

De lo anterior, podemos decir que los principales ejes de análisis en que se concentra la tesis son:

- Continuidad entre pasado y presente de los elementos culturales de la comunidad de ferroviarios (prácticas cotidianas y espacio social).
- Procesos de identidad colectiva a través de la producción y reproducción del *habitus* y *campus*.
- Configuración del patrimonio cultural ferroviario de la comunidad como un acto político y de visibilidad.

El primero de ellos se refiere a la relación entre las dimensiones temporales de pasado y presente, las continuidades y fracturas que existen entre ellas; sobre todo, la detección de las prácticas cotidianas que continúan realizándose y las similitudes en la construcción

social del espacio como en las Cuadrillas Sistemales, es decir, se analiza el proceso en el cual las reminiscencias del pasado se traspolan al presente en un acto de supervivencia. Así mismo, pongo espacial énfasis en el análisis de la narrativa de los miembros de la comunidad ferrocarrilera, quienes para describir elementos culturales actuales se remiten inmediatamente a un comparativo con el pasado, por ejemplo, utilizan constantemente locuciones como “bueno sí, esto es así pero antes era...”,<sup>8</sup> generalmente con un sentimiento de añoranza por el pasado, lo que sugiere ciertos apegos y valorizaciones hacia modos de vida que tuvieron que ser adaptados de manera radical.

El segundo punto de análisis corresponde a los procesos de reproducción y producción (nuevas formas) de las prácticas cotidianas y la construcción del espacio social, retomando los conceptos utilizados por Bourdieu de *habitus* y *campus* como componentes fundamentales de la identificación e identidad entre miembros de un grupo. También me concentro en las adaptaciones que han realizado para mantenerse, ya que las transferencias de elementos culturales no ocurren de manera idéntica, sino que en su reproducción presentan modificaciones, pérdidas y resignificaciones.

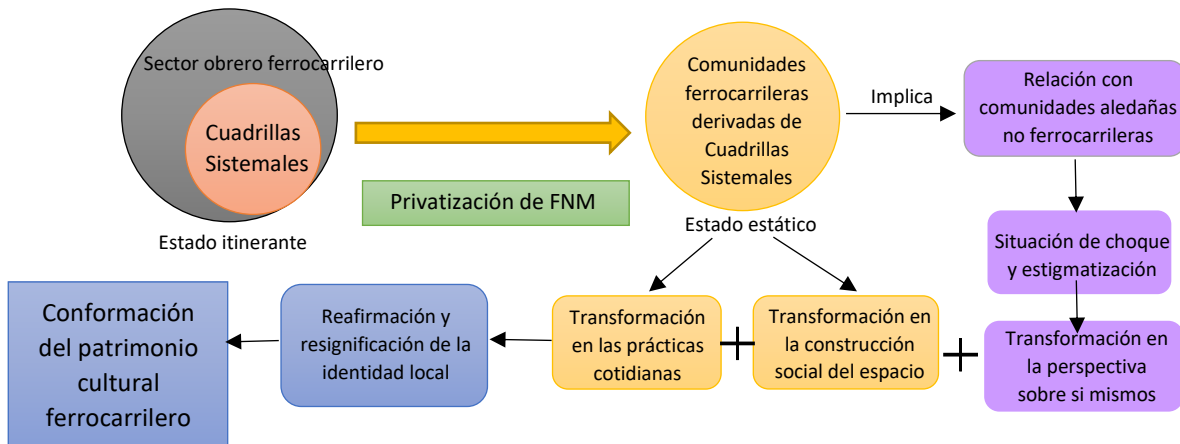
El tercer punto donde concentro el análisis es en la función del patrimonio cultural ferrocarrilero como una forma de reivindicación social. Analizo cómo el constante contacto con otros grupos no ferrocarrileros y el sentimiento de añoranza por el pasado, refuerza los rasgos identitarios de la comunidad de ferrocarrileros y con ello la transmisión de una serie de elementos culturales seleccionados como importantes por la comunidad.

Tales ejes de análisis contribuyen a la búsqueda de sedimentos afectivos, detección de continuidades en las prácticas y simbolizaciones y las maneras de *hacer* grupal.

---

<sup>8</sup> Ex peón de vía, jubilado, 64 años. Fragmento de la entrevista “recording20131011\_010” con fecha del 23 de agosto 2015.

### Esquema del planteamiento básico de la investigación



El presente esquema muestra el planteamiento básico de la investigación. Tenemos la situación de una comunidad ferroviaria conformada a partir de la privatización de FNM, donde el origen común de los miembros es de Cuadrilla Sistemal con modos y formas particulares de vida arraigadas al contexto particular del formato laboral obrero (estado itinerante). Los miembros al pasar de una lógica de territorio habitado de manera provisional a un territorio definitivo para su asentamiento vivieron innumerables transformaciones en términos de práctica cotidiana, construcción del espacio y significación de elementos culturales, además de los sentimientos encontrados de abandono, injusticia e incertidumbre.

Contemplemos que el asentamiento de la comunidad de ferroviarios en Naucalpan de Juárez provocó relación directa con otros grupos no ferroviarios, que en la mayoría de los casos fue una relación de conflicto y rechazo de las poblaciones ya asentadas hacia los ferroviarios, lo que generó estigmatizaciones de pobreza y criminalidad.

Todos estos cambios, aunados a la transformación en las prácticas cotidianas y la noción del *espacio social*<sup>9</sup> han detonado procesos de resignificación y reproducción de elementos

<sup>9</sup> El espacio social es entendido "como un territorio históricamente construido en el cual ocurren y se han desarrollado determinados procesos sociales y culturales que intervienen en la experiencia de vida de sus habitantes". Véase en Rosas Mantecón, Ana, "Las disputas por el patrimonio. Transformaciones analíticas y contextuales de la problemática patrimonial en México" en García Canclini, Néstor (coord.), *La antropología urbana en México*, FCE-CONACULTA-UAM, México, 2005, pp. 60-95.

culturales del grupo. Algunos enfocados a concretar la percepción y concreción de las dinámicas grupales y otros a la reafirmación identitaria. Tales elementos también forman parte del proceso de configuración del patrimonio ferrocarrilero de la comunidad ferrocarrilera “El Conde”.

### **Diseño de metodología y ejes teóricos**

La presente investigación es de *tipo directa*<sup>10</sup> con un enfoque etnográfico de estudio de caso; concentrada en una perspectiva cualitativa. Debido a que se desea orientar el planteamiento en la identificación de las prácticas cotidianas y la construcción social del espacio –así como su significación–, que continúan reproduciéndose después de la privatización de FNM.

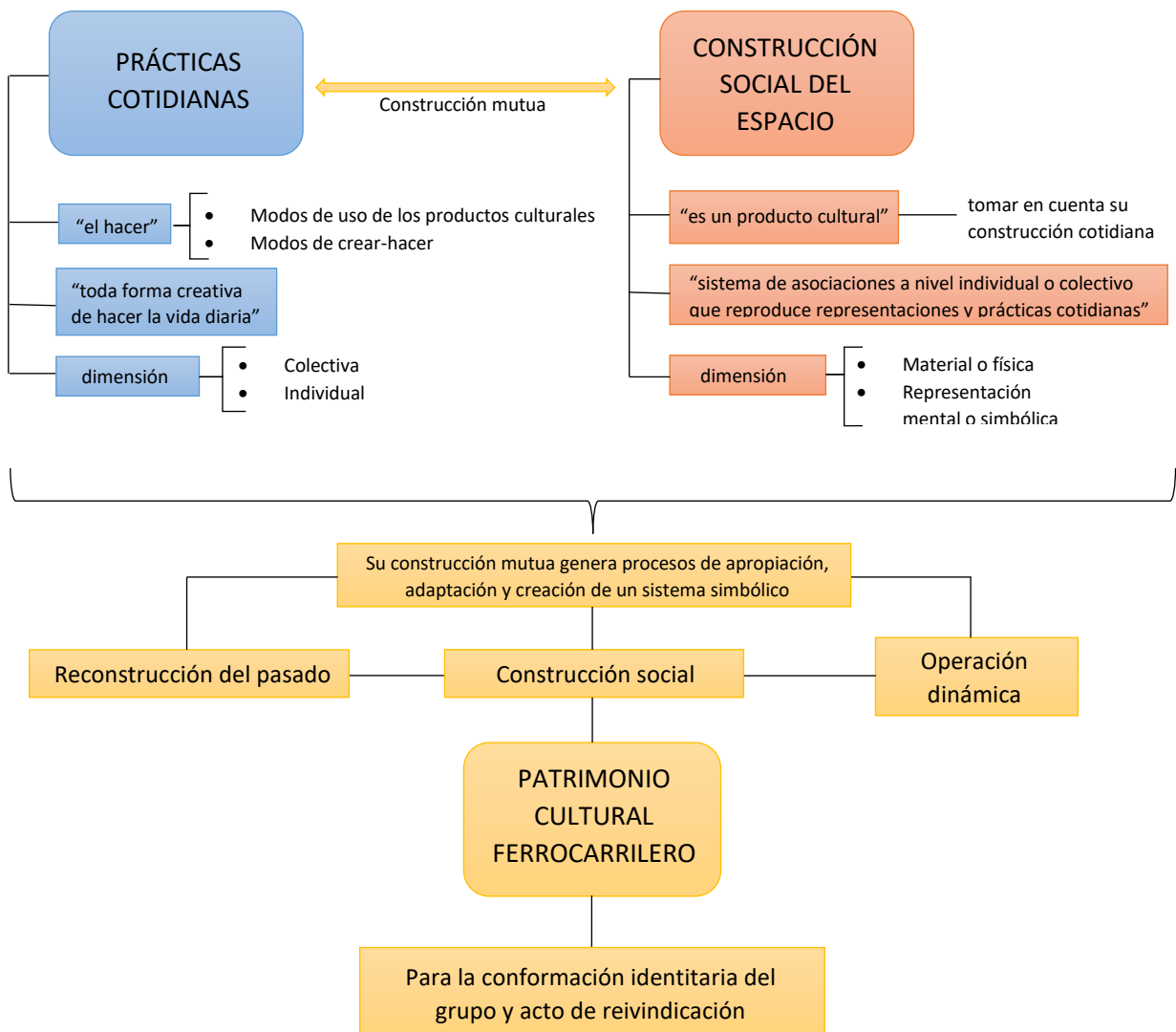
Esta investigación está realizada a una escala micro social debido a que se concentra en el estudio de caso de la comunidad ferrocarrilera derivada de Cuadrilla Sistemal “El Conde”. Desde mi punto de vista hablar de patrimonio es hablar de contextos específicos y significaciones locales, por lo que he decidido tomar solo a esta comunidad como un caso. Existe otro asentamiento similar cercano a la zona de estudio, sin embargo, no lo contemplo en la presente investigación debido a que los miembros de dicho asentamiento son en su mayoría ajenos al ámbito ferrocarrilero, ya que los ex ferrocarrileros han dejado los vagones para alquilarlos a terceros.

Para observar el proceso de conformación del patrimonio cultural ferrocarrilero me concentré en una perspectiva flexible que acepta la transformación y el cambio en los procesos de construcción social. Realicé un cruce entre los postulados del patrimonio industrial y cultural con el contexto industrial ferrocarrilero enfocándome en el proceso de privatización, enfatizando en la afectación de un proceso macro al tejido social de un contexto micro. Así mismo, reflexiones sobre los procesos de reconstrucción social después de un momento de fractura.

A continuación presento un esquema sobre cómo se relacionan los conceptos y términos utilizados en la investigación.

---

<sup>10</sup> Se refiere al tipo de investigación que se realiza. Una *investigación directa* se caracteriza por captar información sobre una realidad concreta; y para su interpretación se apoya en un marco teórico y en la investigación documental.



En la parte superior del esquema podemos observar los dos conceptos centrales que nos permitirán mirar al patrimonio cultural ferrocarrilero: las prácticas cotidianas y la construcción social del espacio. Tales conceptos en su construcción mutua y recíproca detonan procesos de apropiación, adaptación y creación de los elementos culturales de un grupo; los cuales son las bases de la construcción del patrimonio cultural. En la parte inferior del esquema podemos encontrar enunciados dos usos sociales del patrimonio: por una parte la conformación identitaria del grupo y por otro, su uso como un acto de reivindicación.

El patrimonio como un proceso de construcción social implica cambios, adaptaciones y la posibilidad de insertar nuevos elementos culturales, los cuales son transmitidos y reproducidos por las prácticas cotidianas y el espacio social.

En la metodología aplicada para detectar el proceso de configuración del patrimonio cultural de la comunidad fue necesaria la realización de entrevistas, en las que se buscó el testimonio oral de aquellos que formaron parte de la vida ferrocarrilera en las Cuadrillas Sistemales y la perspectiva de los nuevos integrantes de la comunidad.

Para la obtención de datos de esta investigación se identifican dos etapas temporales, por una parte, el pasado de la Cuadrilla Sistemal y la caracterización de los elementos y prácticas culturales de la comunidad antes de la privatización de FNM, y por otra, el reconocimiento de los cambios y permanencias actuales de tales elementos para identificar el proceso de configuración del patrimonio.

Por lo que utilicé como herramientas metodológicas generales la entrevista semi-estructurada y en profundidad de manera individual o colectiva, la observación y la observación participante, notas de campo, así como la recolección de historias de vida, para obtener material testimonial que haga observables las modificaciones en las prácticas cotidianas y la percepción del espacio. También realizamos grupos focales para la recopilación y análisis de documentos de la comunidad (fotografías documentos antiguos, notas periodísticas, dibujos, etc.). Otra herramienta de utilidad es el análisis de discurso como una manera de identificar los patrones de construcción narrativa de los habitantes de la comunidad sobre el antes y después del proceso de privatización. Cabe destacar que tal proceso de trabajo etnográfico se desarrolló de manera simultánea a la búsqueda y recolección de datos en *archivos documentales*<sup>11</sup>, que dio sustento histórico a la existencia y contexto de las Cuadrillas Sistemales en la estructura laboral de Ferrocarriles Nacionales de México.

---

<sup>11</sup> Entendiendo por estos: archivos históricos, fototecas, hemerotecas y bibliotecas. Los archivos documentales consultados fueron: Archivo General de la Nación, Biblioteca especializada del Museo de los Ferrocarrileros, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Archivo particular de la *Escuela Primaria Tipo Art. 123 "Adolfo López Mateos"*.



Al no encontrar datos exclusivos sobre la comunidad en el censo de población INEGI (2010)<sup>12</sup>, realicé un censo similar al de INEGI para perfilar los patrones sociales del colectivo.

El universo de entrevistados que contribuyeron a la realización de esta investigación consta de familias que vivieron desde que la comunidad era ambulante, algunos agentes que se integraron posteriormente pero que no provienen de familias ferrocarrileras (nueras, yernos, comadres) e integrantes de la comunidad que nacieron después de 1993 cuando los vagones ya se encontraban con asentamiento fijo.

Para la realización de entrevistas y actividades grupales contemplé rangos de edad, los cuales fueron determinados por la experiencia diferenciada de los miembros de la comunidad según temporalidades en relación al proceso de privatización. La comunidad de ferrocarrileros se encuentra fija en Naucalpan de Juárez, Estado de México desde hace 23 años, por lo que las personas mayores de 26 años aún recuerdan su experiencia en los vagones cuando estos se encontraban ambulantes, lo que nos lleva a una percepción distinta de la vida cotidiana y el espacio. Para las personas menores de 25 y mayores de 13, les tocó el proceso de readaptación, si bien la mayoría de ellos nacieron cuando la comunidad ya era fija, los relatos de las vivencias de los padres aún son muy cercanos en tiempo. Y por último, la experiencia de los menores de 12, quienes ya no tuvieron un contacto directo en la vida ambulante. Contemplar dichos rangos de edad me permitirá ver cómo es el cambio de percepción de una comunidad que era ambulante y ahora es fija, además de valorar el proceso de transmisión de saberes.

En la primera etapa de investigación, el acceso a la comunidad fue a través de la escuela-vagón por lo que los primeros datos obtenidos son resultado del trabajo con los alumnos y las descripciones del Prof. Jaime Mayolo Contreras. Tal acercamiento permitió que no se me viera como un agente nocivo y posibilitó el acceso a los escenarios privados. Posterior a los primeros acercamientos utilicé el *acto fotográfico*<sup>13</sup> como una herramienta de aproximación empática hacia los miembros de la comunidad.

---

<sup>12</sup> Según testimonio de los entrevistados, INEGI cataloga a la comunidad como un asentamiento irregular y la mayoría de las preguntas del cuestionario no aplican para el uso habitacional de un vagón.

<sup>13</sup> Véase en la nota a pie de página número 2, p. 12 del presente documento.

En cuanto a la sistematización de la información obtenida utilicé técnicas de registro como grabaciones y transcripción de entrevistas, diario de campo, notas observacionales, análisis de datos, creación de mapas, dibujos y fotografías, registro del desplazamiento por la zona y creación de diagramas.

Una vez recopilados los datos documentales y los datos de campo dio inicio el largo proceso de sistematización de datos y redacción del presente documento con constante proceso de reflexión que me hizo retornar varias veces al campo para observar con otros ojos los fenómenos que ahí se gestaban.

### **Aportación de la investigación**

La presente propuesta de investigación contribuye a ampliar el conocimiento sobre cómo se dan los procesos de configuración patrimonial en el sector industrial ferrocarrilero, desde una perspectiva sociocultural, donde se piensa al patrimonio como un fenómeno dinámico que se resignifica a partir de los sujetos sociales relacionados, y éste a su vez se perfila como promotor de cohesión social desde los procesos de identidad. Esta visión aporta una nueva mirada ante los estudios relacionados al tema del patrimonio industrial ferrocarrilero, que en su mayoría se concentran en aspectos técnicos, de restauración y de corte económico.

Los procesos de privatización de las paraestatales son fenómenos que permean a una gran cantidad de sectores sociales y no están delimitados a una zona geográfica fija, sino que impactan la estabilidad económica y laboral de la nación.

Es por ello que esta investigación adquiere importancia en el ámbito social, ya que da pautas para indagar sobre las consecuencias de los procesos de privatización de las paraestatales nacionales, en este caso específico, de Ferrocarriles Nacionales de México. Dentro de este tipo de procesos vemos involucrados flujos de dinero, riqueza para la nación, estabilidad de bienes y servicios para los ciudadanos, pero también existe un sector importante que no se puede dejar fuera: el de los trabajadores ¿qué pasa con ellos después de la privatización?; personas que de alguna manera tenían un trabajo estable –o simplemente tenían trabajo– y repentinamente se ven envueltos en un proceso de cambio, se quedan sin un hogar, sin un sueldo y con una familia que sacar adelante. Sin contar que

el desempleo masivo provoca otro tipo de problemas sociales como la marginación, pobreza, el aumento de delincuencia, problemas de salud y educación, así como, el deterioro de las condiciones de vida para el desempleado y su familia.

Recuperar las voces del sector ferrocarrilero dará cuenta de otra versión al respecto, no sólo de sus condiciones y percepciones, sino también de los cambios efectuados en algunas partes del país. A pesar de ser un tema poco estudiado, es de importancia para comprender y reconstruir los procesos socioeconómicos en México. Además de ser un tema que ha tomado fuerza por los nuevos proyectos ferroviarios de la administración Federal de la Nación.

En cuanto a la aportación de conocimiento al ámbito académico, la presente investigación propone un corte temático distinto, ya que muchos de los estudios realizados sobre la privatización de las paraestatales se concentran en los cambios económicos de las mismas, dejando de lado sus efectos sociales, en especial los relacionados a los trabajadores. Esta investigación contribuye a la discusión sobre la configuración del patrimonio de una comunidad después de un momento de fractura, ¿Cómo hablar de lo que duele, lo que aún es sensible? ¿Cómo investigarlo y cómo lo presentamos de manera respetuosa?

En cuanto a mi aportación para el ámbito de la gestión, la investigación bajo la perspectiva socio-cultural puede generar nuevas estrategias para la gestión del patrimonio cultural ferrocarrilero en donde se tomen en cuenta las voces de los propios ferrocarrileros y sus familias lo que evitaría que las labores de investigación, protección y divulgación del patrimonio industrial se queden en un plano conservacionista y de exhibición de piezas monumentales y antiguas. Además de visibilizar la existencia de las comunidades derivadas de Cuadrillas Sistemales y promover la colaboración de las mismas para la gestión del patrimonio como un acto de reivindicación de los ferrocarrileros.

Asimismo, el dar énfasis en la investigación al proceso de privatización de la paraestatal FNM, enriquece los estudios sobre la incidencia de los procesos globales en la configuración y reconfiguración del patrimonio. Hacer visible la función del patrimonio local como una herramienta de cohesión social ante situaciones de transformación en el ámbito laboral y la vida cotidiana.

Es importante recalcar que esta investigación no pretende decir cuál es el verdadero patrimonio cultural ferrocarrilero de un grupo, mucho menos determinar tajantemente como deben de estudiarse los procesos de configuración del patrimonio después de una etapa de crisis. Por el contrario, lo que intento es poner a disposición una herramienta de consulta que pretende describir un problema específico que me interesa continuar analizando y que ha sido poco trabajado en el ámbito patrimonial, y enriquecer los estudios patrimoniales entorno al patrimonio como mecanismo de reivindicación social, como acto de visibilización e instrumento de denuncia.

### **Estructura narrativa**

La siguiente investigación esta segmentada en tres capítulos que guían la exposición del planteamiento. El primer capítulo es la presentación del estudio de caso y un panorama general sobre el tema de las Cuadrillas Sistemales, realizando un relato histórico que permita destacar los comparativos entre el antes y el después de la privatización de FNM. En este capítulo describo el proceso al que he denominado “del acero al asfalto”, el cual es el proceso por el cual la comunidad de ferrocarrileros pasa de ser un ente móvil, que itinera a lo largo del país en asentamientos temporales a una entidad fija, encerrada por el crecimiento de la mancha urbana.

Para lograr lo anterior, presento una breve descripción de la comunidad de ex ferrocarrileros, para concentrarme después en el tema de la Cuadrilla Sistemal, donde describo orígenes, formas de organización y vida cotidiana de las extintas Cuadrillas Sistemales de Ferrocarriles Nacionales de México, con la finalidad de detectar significaciones, valoraciones y fracturas emotivas ocasionadas por el cambio de pasar de la condición itinerante a la estática.

Para marcar el punto de quiebre en la forma de vida de esta comunidad me detendré a hablar sobre la privatización de la paraestatal FNM donde se enlazaré el estudio de caso al contexto global y retornaré a lo local realizando una descripción detallada del contexto actual de la comunidad.

A través de una recapitulación de lo que significaba vivir en una Cuadrilla Sistemal, las formas y condiciones de vida contribuyó a la construcción de un puente entre el “como era”

y las resignificaciones del patrimonio del grupo en el presente, además de posicionar al lector de manera más clara en el contexto de trabajo.

Cabe mencionar que por la especificidad del caso y la poca información que existe en torno a las Cuadrillas Sistemales y el contexto ferrocarrilero, he decidido colocarlo al inicio del presente trabajo de investigación y de una forma sumamente descriptiva, para que la narrativa le sea más digerible al lector.

En el segundo capítulo, presento una discusión teórica sobre el patrimonio cultural a través dos paradigmas: el patrimonio como acervo y el patrimonio como proceso de construcción social. Posteriormente planteo los conceptos teóricos de memoria colectiva, identidad, espacio social y prácticas cotidianas, así como el tipo de relaciones existentes entre sí para la configuración del patrimonio cultural.

Inicio el capítulo con un apartado dedicado a la discusión de la “institucionalización del patrimonio”, donde a partir de la privatización de FNM surge una preocupación por parte de las instituciones mexicanas en recuperar los vestigios ferrocarrileros. A pesar de los esfuerzos de recuperación, el sentimiento de traición y desconfianza de los ex ferrocarrileros hacia las instituciones aunado a una gestión del patrimonio ferrocarrilero como acervo físico de monumentalidades, generó un fenómeno en el que se dejó de lado la parte humana de los ferrocarriles: a sus ferrocarrileros y los contextos actuales del grupo obrero; concentrándose en la compilación de bienes físicos y en la historia del ferrocarrilero en la romántica época de vapor. Asimismo, menciono algunos trabajos de gestión del patrimonio, pocos en su tipo pero sumamente valiosos que se han interesado en mirar al ferrocarrilero vivo.

Enseguida presento las definiciones de patrimonio cultural, patrimonio industrial y patrimonio cultural ferrocarrilero, lo que contribuye a dar claridad de la postura teórica que estoy tomando para observar el caso de estudio. En tal definición, tomo al patrimonio cultural como un proceso de construcción social en constante cambio y por ende el patrimonio de un grupo no puede ser igual a otros. En el ámbito ferrocarrilero, el estudio del patrimonio cultural ferrocarrilero está marcado por un proceso histórico global que concierne a la industrialización de los medios de producción.

Posteriormente doy el planteamiento teórico sobre los conceptos relacionados a la configuración del patrimonio cultural ferrocarrilero. En tal planteamiento coloco a las prácticas cotidianas y la construcción social del espacio como los reproductores del patrimonio cultural pues a partir de su producción diaria se dan las pautas de significación, valoración, negociación y selección sobre ciertos elementos culturales que se presentaran como bandera del grupo, tal como perpetuar el acto de vivir en los vagones de tren y en un espacio ferrocarrilero. En un segundo momento, coloco a la identidad y la memoria colectiva como elementos que contribuyen a la definición de los grupos sociales, a partir de la recuperación de un pasado y recuerdos colectivos se puede plantear el primer motor de unidad en la construcción identitaria, siendo justo en ese punto donde se definirá el patrimonio cultural del grupo. Es decir, las prácticas cotidianas y la construcción social del espacio realizan el ejercicio de transmisión de elementos culturales, mientras que la memoria y la identidad colectivas darán los argumentos para el juego de negociación entre cuales hacemos patrimonio y cuales desechamos.

En el último capítulo me concentré en la identificación y análisis de la configuración del patrimonio ferrocarrilero de la comunidad, retomando los conceptos analizados en el capítulo dos e integrando datos de campo descritos en el capítulo uno. Primeramente, realicé una revisión de los elementos de la vida social que perduran después de la privatización y cómo han sido adaptados para el contexto actual de la comunidad de ferrocarrileros, concentrándome en la función de las prácticas cotidianas y el espacio social como medios de reproducción cultural de tales elementos. Para tal caso, profundizaré el contexto actual de comunidad analizando sus formas de organización social, el patrón de vivienda, elementos simbólicos, relaciones internas y estrategias de relación con otros grupos e identificando como constante contacto refuerza las barreras identitarias de la comunidad.

Profundizar en los aspectos de la vida social de la comunidad de ferrocarrileros que permanecen después de la privatización de FNM, observar sus adaptaciones y detectar cómo estas han generado redes y relaciones sociales entre los miembros de las Cuadrillas Sistemales contribuirá a revelar como se creó la comunidad ferrocarrilera en Naucalpan y su sistema de valores actuales.

Retomo también el importante papel de la memoria colectiva descrita en el segundo capítulo como un elemento fundamental para la conformación identitaria por lo que puse énfasis en el recuerdo afectivo sobre el pasado y el reforzamiento de la memoria partir de ciertos rituales cotidianos que evocan la vida en las Cuadrillas Sistemales.

Una vez analizado lo anterior, identifiqué cuales han sido los patrones de conformación del patrimonio cultural ferrocarrilero de la comunidad y cómo lo hacen visible a partir de expresiones culturales propias y apropiadas del grupo. Concentro este apartado en describir los siguientes patrones: patrón de “recolección” de elementos culturales, patrón de continuidad temporal de la Cuadrilla Sistemal y patrón de relación afectiva y sentimiento de añoranza por lo ferrocarrilero. Retomando los anteriores patrones, concluyo el capítulo explicando la incidencia de las prácticas cotidianas y la construcción social del espacio en la configuración del patrimonio cultural ferrocarrilero de la comunidad.

Sobre el ordenamiento del capitulado, reitero que ha sido pensado en términos de una estructura narrativa que le permita al lector una aproximación inicial al tema ferrocarrilero, específicamente, de las Cuadrillas Sistemales, por ello doy inicio con un capítulo descriptivo y posteriormente paso a la exposición de los conceptos y ejes teóricos aplicados para el análisis del caso, para finalmente, retornar al caso empírico y analizarlo con las herramientas teóricas expuesta en el capítulo 2.

Finalmente en la conclusión, retorno a la relación teórica de los conceptos utilizados para observar el retejido patrimonial de un grupo después de un momento de inflexión, con la finalidad de replantear el proceso que llamé “del acero al asfalto” haciendo visible el proceso de reconfiguración del patrimonio ferrocarrilero y cierro con una reflexión en torno al papel del gestor intercultural como un profesional que mira, estudia y analiza este tipo de procesos sociales. ¿Como profesionales cómo podemos generar procesos de gestión del patrimonio en situaciones de dolorosas, situaciones sociales difíciles para un grupo? Y más ampliamente, ¿cómo estudiar al patrimonio cuando después de un hecho colectivamente traumático los silencios son presentes en los testimonios, cuando el deseo de olvidar es latente y entendible, aunque ello signifique la pérdida de formas patrimoniales? Esto en contraste con la reconfiguración del patrimonio cultural como un ejercicio de reivindicación social y visibilidad del grupo.

## CAPÍTULO 1

### Entre el acero y el asfalto: presentación del estudio de caso

*Fueron los peones de vía  
los que hicieron terraplenes  
para que corrieran los trenes  
sin hacer algarabía.*

*Fragmento de "Proceso de la locomotora"  
Francisco López Medrano*

Hasta hoy no existe un registro donde se plasme con el enfoque patrimonial la existencia y el vivir de las Cuadrillas Sistemales, grupos de peones de vía que servían a la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México. Por lo cual, me es grato hablar de ellos, de los trabajadores y su familias, dar una descripción sobre lo que eran estos grupos de ferrocarrileros, sus formas de vida, sus significaciones, sus percepciones del mundo y su situación después de la privatización de FNM. Con la finalidad de realizar un análisis del tema de los grupos sociales ferrocarrileros desde un enfoque del patrimonio industrial.

Al pensar sobre el patrimonio es necesario también pensar la relación existente entre simbolismos, percepciones, saberes y prácticas diversas creadas desde diferentes grupos sociales, no se puede hablar de patrimonio universal como si todas las personas desarrolláramos un mismo sistema de valoraciones. Es por ello que al realizar investigaciones referidas al patrimonio es importante identificar al grupo que lo genera para sí, saber desde dónde estamos mirando y que miramos en su dimensión temporal y espacial. Por tal motivo, para comprender cómo el espacio social y las prácticas cotidianas configuran al patrimonio industrial ferrocarrilero, me es necesario aproximarme y aproximar a los lectores a conocer el grupo que configura dicho patrimonio.

Este capítulo tiene por intención realizar una descripción de la comunidad de ferrocarrileros "El Conde" donde se desarrolla el estudio de caso que me trae a esta investigación. La descripción contribuirá a la construcción de un puente entre el "como era" y las resignificaciones del patrimonio del grupo en el presente, además de posicionar al lector de manera más clara en el contexto donde se está trabajando.

Para lograr lo anterior, ubicaré brevemente la comunidad de ex ferrocarrileros, procediendo a describir las formas de conformación, organización y vida cotidiana de las extintas



Cuadrillas Sistemales de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).<sup>14</sup> Para marcar el punto de quiebre en la forma de vida de esta comunidad me detendré a hablar sobre la privatización de la paraestatal FNM para enlazar el estudio de caso al contexto global y retornaré a lo local realizando una descripción del contexto actual de la comunidad.

### **Ubicación y descripción breve de la comunidad**

La comunidad ferrocarrilera con quien trabajé para esta investigación se ubica en la colonia “El Conde” del municipio Naucalpan de Juárez, Estado de México, muy cerca del centro municipal y de la estación del Metro Cuatro Caminos (quince minutos en vehículo).

La comunidad tiene como antecedente un formato laboral del sector ferrocarrilero llamado Cuadrilla Sistemal<sup>15</sup> en el cual los jefes de familia fueron empleados por la paraestatal FNM como peones de vía, viajando a lo largo del país con sus familias y viviendo en los vagones de tren. Con la desaparición de FNM, las Cuadrillas Sistemales desaparecen y sus vagones son remolcados a las periferias de las ciudades, formando pequeñas comunidades. Actualmente en la comunidad de ferrocarrileros “El Conde”, se encuentra conformada por veintidós familias, cada una viviendo en un vagón de tren, los que aún se encuentran enfilados sobre la vía a lado de la antigua estación de tren Naucalpan. Además de contar con una de las dos últimas *escuelas Tipo Art. 123*<sup>16</sup> del sector ferrocarrilero que sobrevive en el país.

Para hacer más claras las referencias sobre el lugar “dibujaré” con una descripción amplia el espacio donde vive el grupo ferrocarrilero.

Al llegar al lugar donde se encuentra la comunidad de ferrocarrileros lo que sobresale de lo común son los vagones de tren pintados de diversos colores, con recortes en los laterales que forman ventanas para el hogar. Estas casas-vagón están sobre las vías, las cuales también marcan “la calle”, forman un espacio que rompe con el continuo gris de las casas convencionales y de las fábricas que abundan por la zona, resultado del crecimiento urbano

---

<sup>14</sup> A partir de aquí me referiré a la extinta paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México como FNM.

<sup>15</sup> Explicaré sus características posteriormente.

<sup>16</sup> Este tipo de escuelas tenían por objetivo asegurar la educación básica de los hijos de los obreros mexicanos, por parte de las empresas contratantes. Abundaré en la explicación en el cuerpo del texto.

que poco a poco ha ido “encerrando” a la comunidad y ésta a su vez se ha conservado como un fragmento antiguo del paisaje.



Fotografía: Fredy Pastrana

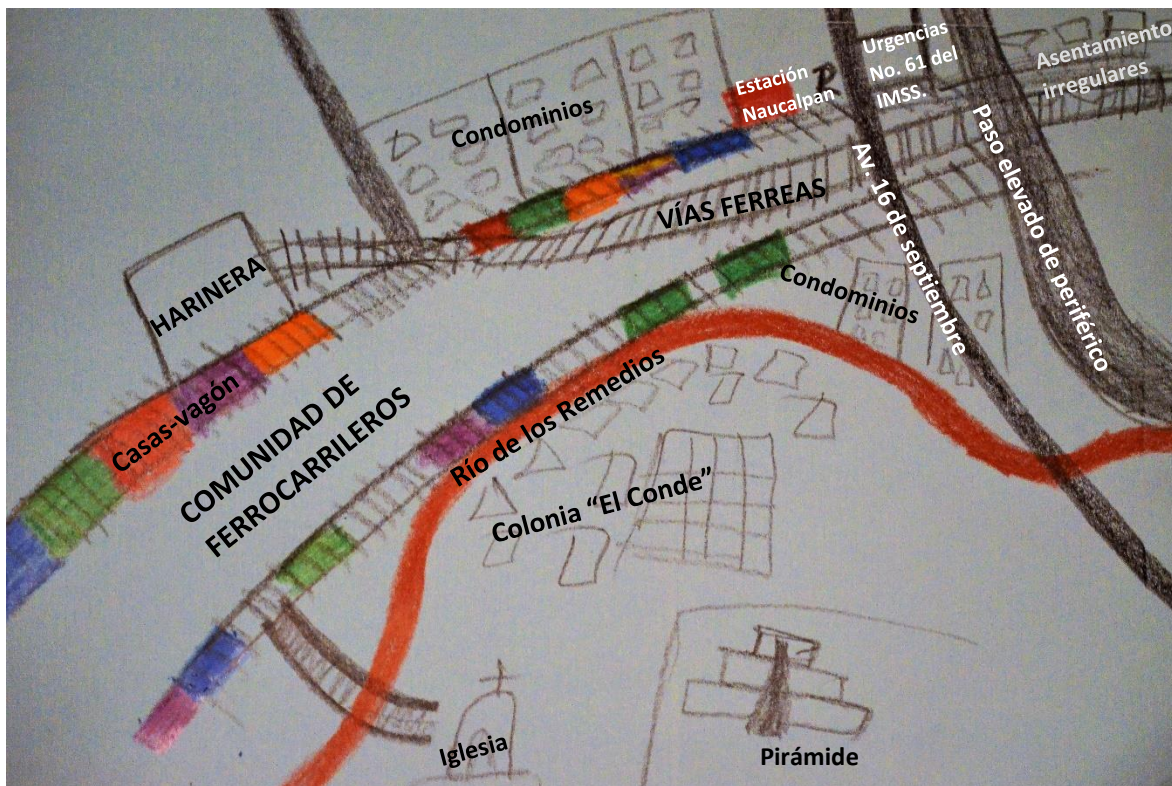


Fotografía propia en la cual puede observarse el trazo de vía, al fondo un puente vehicular y sobre este el tramo elevado de periférico. También es posible observar asentamientos irregulares construidos a lo largo del tramo de vía. 2015.

A unos cuantos metros de las casas-vagón pasa el Río de los Remedios el cual lleva agua sumamente contaminada y del lado contrario a las vías hay unidades habitacionales y fábricas. Si caminamos hacia el noreste siguiendo las vías del tren, podemos encontrar a unos 200 m. la avenida 16 de septiembre, una de las más transitadas de Naucalpan de Juárez; y apenas pasada la vialidad se encuentra la Unidad de Medicina Familiar Urgencias No. 61 del IMSS. Si seguimos las vías del tren, atravesando la avenida a 100m. pasaríamos por debajo del puente que se genera por el trazo elevado de periférico, una vez pasando el puente aparece una sección de asentamientos irregulares construidos en ambos lados de la vía dejando sólo el espacio suficiente para el paso del tren de carga.

Ahora, sí por el contrario caminamos de las casas-vagón siguiendo las vías hacia el suroeste, encontraríamos inmediatamente una fábrica de harina, de hecho esta tan cercana a las vías que hay casas-vagón al costado de los muros de la fábrica, la cual recibía el servicio de tren de carga hasta hace dos años (abril 2015) cuando la fábrica bajó su productividad y decidió optar por el servicio de transporte por tráiler. Continuando, existe el cruce con la avenida secundaria Venustiano Carranza y atravesando la vialidad está el Hospital

General de Zona No. 194 del IMSS, y del lado contrario de la calle está el Hospital General “Dr. Maximiliano Ruiz Castañeda” del Instituto de Salud del Estado de México. A un kilómetro más se encuentra otra comunidad de casas-vagón nombrada “El Molino”,<sup>17</sup> y metros más adelante la vía continúa rodeada por asentamientos irregulares, fábricas y bodegas industriales hasta quedar atrapada por el asfalto convirtiéndose en la av. F.c. a Acámbaro.



Cartografía realizada por un habitante de la comunidad ferrocarrilera “El Conde”. 2017. Los recuadros en color representan las casas-vagón. Señalización editada posteriormente respetando la indicación del autor de la cartografía.

El expresar los detalles anteriores es importante para acercar al lector al lugar en donde se sitúa el estudio de caso y poder reforzar la impresión de “encerramiento” que tiene el sitio. A pesar de que la comunidad de ferrocarrileros es rodeada por fábricas, hospitales y avenidas importantes, pocos de los que transitan cotidianamente por el lugar saben que hay

<sup>17</sup> El grupo de casas-vagón “El Molino” no fue incluida en la investigación como caso debido a que la mayor parte de sus habitantes originales (quienes trabajaron en FNM) ya no viven en los vagones, sino que regresaron a su lugar de origen o se fueron a vivir a otro lado y los vagones son rentados o vendidos a otras personas que no tenían hogar. Por lo que los testimonios de los habitantes actuales quedan fuera del universo a analizar.

personas viviendo en vagones y que fueron ferrocarrileros, tal vez sea porque para observar los vagones hay que caminar de las avenidas hacia dentro de las vías, sin embargo no deja de sorprenderme que personas que viven muy cerca del lugar no sepan de la existencia de esta comunidad.

Ahora procederé a explicar el origen del grupo de ferrocarrileros que viven en los vagones, explicaré el formato laboral de las Cuadrillas Sistemales y cómo es que éstas formaron comunidades ambulantes, también ahondaré sobre sus formas de vida cuando aún existía la paraestatal FNM y los jefes de familia de la comunidad trabajaban para ella.

### **La Cuadrilla Sistemal**

Como he mencionado el tema de las Cuadrillas Sistemales ha sido poco documentado, generando una escasez de material bibliográfico que describa la vida en cuadrilla. Debido a lo anterior, los datos obtenidos para esta sección fueron construidos a partir de testimonios de campo, algunas menciones de las Cuadrillas Sistemales en libros de presupuestos de FNM y menciones en la Revista FERRONALES la cual era publicada por la propia paraestatal.

Es común que en los estudios sobre el ferrocarril, se tienda a generalizar a los ferrocarrileros como un solo grupo homogéneo, como si todos realizaran la misma función bajo las mismas condiciones laborales y en rara ocasión se mencionan los conflictos internos por su rígida estructura laboral. Sin embargo, también en los ferrocarrileros hay diversidad, los ferrocarrileros europeos del S. XIX no son iguales a los de México, ni siquiera estos son iguales a los de la actualidad. Más allá de las distancias nacionales o temporales, en el sector férreo –así como en otros sectores industriales– existe una estricta especialización para cada sector laboral, correspondiente a la función que desempeñaban los trabajadores. Están los maquinistas, personal de patio, peón de vía, personal de estación, guarda agujas, equipo de rescate, los de señalización, mecánicos, supervisores, etc. Esto sin contar que las circunstancias por especialización cambiaban según la compañía, empresa o paraestatal que administrara las líneas férreas.

Es importante puntualizar que para el caso mexicano no todos los ferrocarrileros pertenecían a la paraestatal FNM. Las primeras líneas de ferrocarril en el país fueron

construidas por concesiones a empresas privadas inglesas, estadounidenses y empresarios nacionales a petición del gobierno mexicano.<sup>18</sup> Posteriormente, en 1908 surge la empresa FNM bajo administración del Estado con la fusión de las dos líneas principales del país hasta ese entonces: la línea del Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional.<sup>19</sup> Con el inicio de funciones de FNM como una unidad administrativa centralizada, se logró una mayor uniformidad en la sectorización del trabajo ferrocarrilero, sin embargo, por el origen diverso de las líneas que lo componían el perfil de trabajadores siguió siendo diverso.

FNM al ser una paraestatal de alcance nacional tenía un sinfín de funciones y especialistas para cada sector, los cuales estaban administrados a partir de departamentos y se podían distinguir entre los trabajadores burocráticos (administradores, contadores, taquilleros, responsables de corridas, funcionarios) y los que interactuaban de manera directa con el ferrocarril (los peones de vía, garroteros, jefes de tren, ingenieros, maquinistas, fogoneros, guardagujas, paileros, torneros, mecánicos, herreros, carpinteros, entre otros), distinción importante para comprender las divisiones sociales internas entre trabajadores.

Entre ellos, el mundo de los obreros se dividía en dos: los estacionarios y los ambulantes. Para los primeros, su labor se desempeñaba en los talleres de reparación, estaciones, casas redondas, patios, y los obreros ambulantes, realizaban su trabajo a lo largo de las vías del ferrocarril. Estos últimos se concentraban principalmente en el Departamento de Vías y Estructuras, el cual se encargaba del monitoreo para el buen estado de vías de férreas para la circulación de los trenes así como del mantenimiento de las instalaciones que alimentaban a los trenes en el camino, como los tanques de agua y los puentes. En este departamento, los puestos de confianza como los funcionarios, administrativos y los

---

<sup>18</sup> La introducción del ferrocarril al país fue un proceso turbulento, pasando por las rencillas entre conservadores y liberales, la Guerra de Secesión, la Guerra de Reforma y las agobiantes deudas que había adquirido el gobierno mexicano; repartiéndose un sin fin de concesiones a privados para la construcción del ferrocarril sin que ninguna se concretara. Sino hasta que en 1842, el Gral. Santa Anna aconsejado por Sebastián Lerdo de Tejada, firmó un segundo privilegio a José Garay para la construcción del primer tramo de Ferrocarril: Veracruz-El Molino (11.5 km) el cual fue inaugurado en 1850.

Ortiz Hernán, Sergio, "De estaciones, trenes y paisajes" en *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, CONACULTA-INAH, México, 2010, p. 25.

<sup>19</sup> Posteriormente fueron integradas los ferrocarriles: Internacional, Interoceánico, el Mexicano del Sur (Puebla-Oaxaca), el Oriental (San Marcos Teziutlán), Panamericano, el de Veracruz al Istmo, el de Veracruz a Alvarado y el Nacional de Tehuantepec.

Ebergényi Magaloni, Ingrid, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México 1917-1936*, Cuaderno de trabajo 49, Dirección de Estudios Históricos INAH, México, s/a, pp. 88-90.

ingenieros en jefe, eran vistos como externos; mientras que los demás trabajadores estaban por puestos de escalafón en una gama de categorías diferenciadas en funciones, salarios y nivel de responsabilidad, pero todas articuladas alrededor del mantenimiento de la red.<sup>20</sup>

**Tabla de ocupaciones por jerarquía en el Departamento de Vía de FNM**

1. Sobrestantes Generales de Puentes, Servicio de agua y Básculas
2. Jefes de vía
3. Sobrestantes de Puentes y Edificios y sus ayudantes
4. Inspector y ayudante del servicio de Agua y Combustibles
5. Supervisor de vía
6. Maquinistas, ayudantes y fogoneros de Grúas
7. Palas de vapor y martinetes
8. Cuadrillas de sección
9. Cuadrillas de puentes y edificios
10. Cuadrillas ambulantes de vía (Cuadrillas Sistemales) y personal de carros de auxilio

Datos  
obtenidos del  
libro general de  
presupuestos  
de FNM, 1936.

Dentro del departamento de vía, en el lugar más bajo de la cadena laboral y de mayor número de empleados, funcionaban pequeñas colectividades ambulantes llamadas **Cuadrillas Sistemales** las cuales fueron un formato laboral que se constituía por peones de vía encargados del mantenimiento, reparación, rehabilitación y/o construcción del trazo de vía del sistema nacional ferroviario a lo largo de todo el país. Cada cuadrilla estaba conformada por un Mayordomo –quien era el responsable de administrar el trabajo de los obreros– y 24 peones de vía aproximadamente –la cantidad podía variar según los contextos y cantidad de trabajo–. Cabe destacar que los peones de vía eran considerados como empleados irregulares de FNM, ya que no entraban en el sistema de escalafón, por lo que quedaban fuera de la organización colectiva, a pesar de ser un sector numeroso, importante y ampliamente combativo en la lucha obrera.

La operatividad de las Cuadrillas Sistemales funcionaba trasladando a los obreros al lugar donde se realizaría la labor en vías. Una locomotora llevaba los vagones con los trabajadores dentro al lugar de obra, asentaba los carros sobre la vía, desenganchaba la *muela*<sup>21</sup> y la locomotora regresaba a alguna de las Divisiones Regionales del sistema férreo

---

<sup>20</sup> *Ibid.* p. 120.

<sup>21</sup> En el argot ferrocarrilero se le llama “muela” al enganche que sirve para conectar varios vehículos ferroviarios entre sí y formar un tren.

del país. Los vagones funcionaban como vivienda de los ferrocarrileros<sup>22</sup> y podían permanecer ahí durante tiempo indefinido hasta que terminaran el trabajo en vías e inmediatamente se trasladaban a otro lugar para iniciar un nuevo trabajo.

En ocasiones los lapsos de la estancia de una Cuadrilla en un sitio eran bastante prolongados, sobre todo cuando se trataba de la construcción de un nuevo trazo de vía, podían llegar a durar un año en el mismo sitio o hasta 3 años moviéndose paulatinamente en una zona sobre el mismo trazo de vía, aunque también tenían periodos de trabajo de uno a 6 meses. Por tales condiciones laborales, los vagones más que un medio de transporte eran las viviendas de los ferrocarrileros, pocos de ellos se preocuparon por hacer una casa en sus lugares de origen u otro lugar, ya que se entendía que el tren era su hogar.



Familia ferrocarrilera de Cuadrilla Sistemal a la entrada de su carro-campamento, 1976. Fotografía tomada del libro *Caminos de Hierro*, FNM-STC, México, 1996, p. 178.

Aquellos miembros que decidieran formar una familia y mantenerla cerca –en general, la mayoría de ellos–, tenían que llevarla a vivir consigo en el tren; cabe mencionar que por

---

<sup>22</sup> Los vagones que funcionaban como vivienda para la los ferrocarrileros eran llamados “carros-campamento”.

cada obrero se proporcionaba medio vagón, a diferencia del mayordomo a quien se le proporcionaba un vagón entero, y este espacio no variaba por ningún motivo, por lo que en promedio cada cuadrilla estaba conformada por 24 familias viviendo en 12 vagones. Además cada cuadrilla contaba con el vagón de herramienta, que funcionaba como bodega ambulante y el carro tanque (de forma cilíndrica, diseñado como contenedor de líquidos), que servía para el almacenamiento y abastecimiento de agua de los integrantes de la cuadrilla. Algunas cuadrillas contaban con un vagón extra para aquellas que contaran con servicio médico o con una *escuela tipo Art. 123*.<sup>23</sup>

En resumen, estructuralmente la Cuadrilla Sistemal está conformada de 11 a 13 vagones de uso habitación (carros-campamento), uno o dos vagones de herramienta, un carro-tanque para almacenamiento de agua y, en algunos casos, un vagón para la *Escuela Tipo Art. 123*.

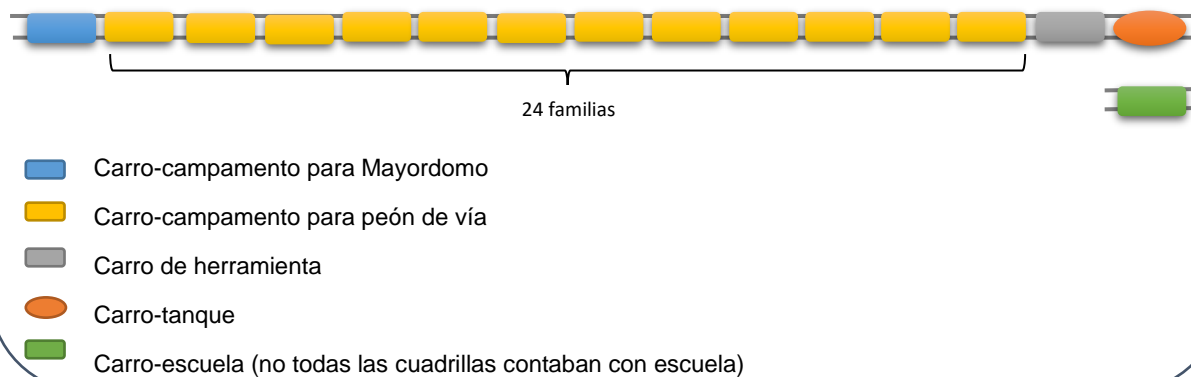
Junto a las Cuadrillas Sistemales operaban los llamados carros-servicio, que funcionaban como una prolongación de los carros-campamento, se tratan básicamente de servicios que brindaba FNM para los peones de vía a través de un tren que visitaba a las cuadrillas a su lugar de labor. Los carros-tiendas recorrían el sistema férreo vendiendo los productos de miscelánea para las necesidades de los obreros y sus familias; los carros-pagadores recorrían las Divisiones Regionales realizando el pago de salario mensual a los trabajadores ambulantes; y por último, el carro de servicios médicos que realizaba recorridos ofreciendo monitoreo médico, pero también era el que se movía en caso de un accidente grave de trabajo.

---

<sup>23</sup> Véase en el apartado *Escuelas Tipo Art. 123*, pág. 43 del presente capítulo.



### Esquema de la composición de una Cuadrilla Sistemal



Realización propia, 2016.

Como ya se ha mencionado, los equipos de peones de vía no son exclusivos de FNM, es una parte de la organización industrial necesaria para el funcionamiento de cualquier sistema férreo, sin embargo, las formas de operación para cada contexto son diferentes. En el caso de FNM estos grupos de trabajo fueron nombrados Cuadrillas Sistemales. El primer registro que se tiene de este nombre en un documento oficial es del año 1946,<sup>24</sup> aunque el formato laboral existiera antes de nombrarse así, de hecho, en el libro general de presupuestos de 1936 este sector aparece nombrado como “cuadrillas ambulantes de vía” y en diversos artículos de la Revista *Ferronales*<sup>25</sup> aparecen nombrados de la misma manera hasta los años setenta.

Obtener datos concretos sobre el surgimiento de las Cuadrillas Sistemales en FNM es difícil, ya que por el carácter de “irregularidad” laboral de los peones de vía antes mencionado (fuera del escalafón), hay pocos registros al respecto y el acceso a la documentación oficial existente es complicado por cuestiones de distancia espacial y recursos para el traslado.

<sup>24</sup> Plan de cambio de vía angosta a vía ancha de la línea México, Puebla, Oaxaca, 1946.

<sup>25</sup> La Revista *Ferronales* era una publicación de la paraestatal especializada en el tema de los ferrocarriles, dirigida a sus trabajadores y al público externo interesado en el tema. El primer número de la revista es del año de 1930 y continuó hasta 1991.

Existen documentos de construcción y concesiones del ferrocarril del S. XIX en el Archivo General de la Nación, desafortunadamente es muy poca la información del S. XX, no hay más allá que el aviso de construcción de puentes y vías concernientes a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP). Por otra parte, el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) en Puebla cuenta con un acervo impresionante sobre ferrocarriles, valioso para los registros de los gremios ferrocarrileros, a pesar de que existe información sobre Cuadrillas Sistemales, no hay nada archivado aún<sup>26</sup> sobre el surgimiento de ellas.

El hecho de que no exista atención gubernamental suficiente o adecuada a cierto tipo de centros de documentación con temáticas específicas como la del patrimonio ferrocarrilero es revelador en cuanto a política cultural y nos habla de que existen temáticas y memorias que son marginadas ante otras más apegadas a la historia oficial-nacional.

Ante la falta de documentos oficiales sobre el surgimiento de las Cuadrillas Sistemales, decidí dar un giro metodológico en la búsqueda de información hacia la aproximación de la memoria de personas cercanas al fenómeno ferrocarrilero y de esta manera además de obtener información también se da registro a memorias que han quedado al margen de los datos históricos.<sup>27</sup>

Así que me aproximé al ex ferrocarrilero, ex peón de vía, ex miembro de una Cuadrilla Sistemal y actual Director del Museo de los Ferrocarrileros, el Sr. Salvador Zarco, quien narra que el 19 de noviembre de 1941, México hace un tratado con los Estados Unidos de América para la rehabilitación del sistema ferroviario y marca este hecho como surgimiento del nombre de las Cuadrillas Sistemales para las cuadrillas ambulantes de peones de vía, por la urgencia de sistematización que la rehabilitación de vía requería.<sup>28</sup>

En diciembre de ese año, México rompe relación con Japón, Italia y Hungría; y en Abril Mayo de 1942 supuestamente en el Golfo de México, submarinos del Eje Nazi Fascista hunde tres

---

<sup>26</sup> El CEDIF aún cuenta con material sin archivar, ni clasificar para la consulta pública, debido a la gran cantidad de documentos con que cuentan y el escaso personal del que disponen.

<sup>27</sup> Al respecto me gustaría decir que los principios de la licenciatura en Desarrollo y Gestión Interculturales han dado bases para la ejecución de metodologías de investigación social con un enfoque humano y de respeto hacia las polifonías en torno a un tema.

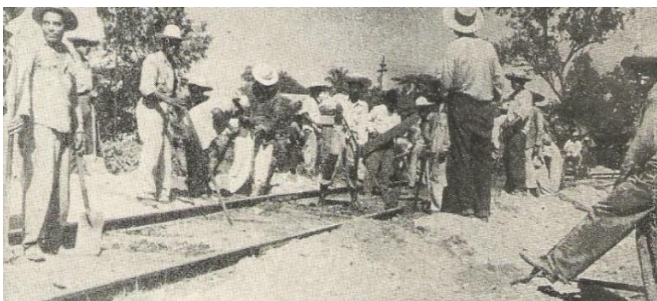
<sup>28</sup> Información obtenida de la entrevista "Zarco\_cuadrillas38476523" con fecha del día 14 de noviembre 2014.

embarcaciones petroleras mexicanas y Manuel Ávila Camacho declara estado de Guerra, involucrando a México en la Segunda Guerra Mundial en 1942.<sup>29</sup>

Lo que provocó una grave interferencia en las tareas de rehabilitación iniciadas en 1941

Al suspenderse el tráfico marítimo comercial por el Canal de Panamá y en el Océano Pacífico, como consecuencia de la nueva conflagración, México se convirtió en el conducto obligado para el tráfico de materias primas que los países de América enviaban a uno de los principales beligerantes del bloque de las Naciones Unidas –los Estados Unidos– y a la vez para la distribución de toda clase de artículos que Norteamérica enviaba a Latinoamérica.<sup>30</sup>

Además de encontrarse sobre cargada la capacidad de transportación de la red férrea, para el período de post guerra el sistema se encontraba en tales condiciones de desgaste que si no se le daba la rehabilitación debida se podían desencadenar un sinnúmero de accidentes, poniendo en riesgo la vida de trabajadores y pasajeros. Así que el 17 de enero de 1947, el presidente Miguel Alemán decreta el *Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria*, el cual es de importancia para las Cuadrillas Sistemales ya que se incrementó el número de empleados y por tanto de cuadrillas, dándoles un poco más de visibilidad y reconocimiento.



Fotografías tomadas de FNM, *100 Años de Ferrocarriles*, FNM, México, 1951, pp. 9,13, 15,16.

<sup>29</sup> *Ídem.*

<sup>30</sup> FNM, *100 Años de Ferrocarriles*, FNM, México, 1951, p. 7.

Como ya se ha mencionado hay períodos en la historia de FNM que las Cuadrillas Sistemales han sido indispensables, sobre todo para los grandes planes generales de rehabilitación. Podemos hablar de cuatro etapas importantes donde creció el número mayor de trabajadores de vía: el período post revolucionario de 1917-1922, el *Plan de rehabilitación Ávila Camacho-Estados Unidos* y el *Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria*.

Lamentablemente, sobre la cantidad de peones de vía en FNM tampoco se puede dar un número exacto de empleados, ya que a pesar de las etapas antes mencionadas, recordemos que los peones de vía dentro del sistema laboral, terminan por ser los más afectados ante las políticas de reducción de salarios y personal disparando las cifras. Por ejemplo, para 1956, existían 18 406 peones de vía, los que representaban el 30.5% de los trabajadores de FNM<sup>31</sup> y para 1971 la planta de peones de vía había reducido a 2 653, repartidos en un total de 118 Cuadrillas Sistemales.

#### *Escuelas Tipo Art. 123*

Las *Escuelas Tipo Art. 123* fueron creadas en 1931 con la primera Ley Federal de Trabajo en México, su función era brindar educación básica (primaria) a los hijos de obreros por parte de las empresas contratantes. Sin embargo, fue hasta 1947 que éstas entran en funcionamiento en las Cuadrillas Sistemales de FNM.

Ante el aumento poblacional de infantes en las Cuadrillas Sistemales (hijos de peones de vía) y su condición constante de desplazamiento temporal indefinido, surgió la preocupación de los padres por la educación de sus hijos, así que, los peones de vía exigieron a través del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, el establecimiento de *escuelas tipo articulo 123* en las Cuadrillas Sistemales.<sup>32</sup> Esto fue posible hasta mayo de 1947, con Valentín Campa Salazar al frente de las negociaciones.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> FNM, "Carros Campamento" en Revista *Ferronales*, tomo XXVI, Núm. 4, Abril 1956, México, p. 44.

<sup>32</sup> Comunicado circular No. 3 dirigido a los secretarios sindicales locales y de educación de todas las secciones solicitando datos básicos para facilitar las gestiones de creación de las Escuelas Tipo Art. 123, con fecha del 20 de febrero de 1941. Exp. EP-123-49. El circular se puede localizar en el CEDIF, Puebla. Véase en Anexo C Documentos.

<sup>33</sup> Comunicado circular de Valentín Campa Salazar, secretario general de Propaganda y Educación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, con fecha del 23 de mayo de 1947. Este

En el sector ferrocarrilero –sobre todo el que confería a las Cuadrillas Sistemales–, las *Escuelas Tipo Art. 123* operaban de manera distinta a la de otros sectores industriales, ya que mientras otras escuelas de este tipo se construían cerca de los centros industriales como petroleras, hidroeléctricas, ciudades mineras o incluso ciudades de gran tránsito ferroviario; las *Escuelas Tipo Art. 123* en las Cuadrillas Sistemales viajaban junto a la comunidad. Por el formato laboral de las cuadrillas y su constante ambulante era difícil la edificación de una escuela para los hijos de los peones de vía, así que en vez de edificar, se creó una estrategia para que los alumnos permanecieran junto a la escuela y pudieran obtener su certificado de educación básica.

Las clases de las *Escuelas Tipo Art. 123* se impartían en el interior de un vagón proporcionado por FNM, ocupando dos terceras partes del espacio, mientras que la otra parte funcionaba como hogar del profesor quien era enviado por la SEP, desplazándose el carro-escuela y el profesor a la par de las Cuadrillas Sistemales, formando parte de las mismas<sup>34</sup>. Según los testimonios del profesor de la última escuela en función *Tipo Art. 123* del sector ferrocarrilero, las condiciones en que tenían que trabajar eran más que precarias:

**Vianney:** Anteriormente, ¿Qué es lo que le daban para la escuela?

**Profesor Jaime:** Pus nada, un libro y papel, nada más. Ni siquiera nos daban libros de texto... los padres eran tan pobres que no podían comprarle un cuaderno a los niños y aunque tuvieran ¿dónde lo compraban? sí estábamos en medio de la nada, y aquí [señalando la escuela vagón], aquí no había ni pizarrón, ni bancas, era el vagón y nada más. A mí Ferrocarriles nunca me dio nada...<sup>35</sup>

FNM sólo proporcionaba el vagón y nada más, “haz de cuenta que 3 cuartos era escuela y tenía yo un pedacito que era la recámara y otro como pasillo y ya todo los demás era escuela”.<sup>36</sup>

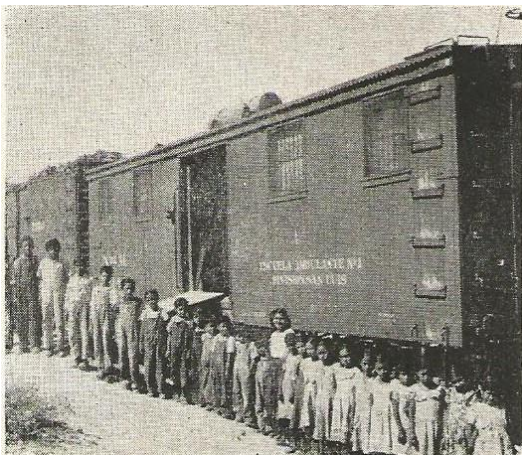
---

circular se encuentra en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Puebla (aún sin clasificación). Véase en Anexo C Documentos.

<sup>34</sup> Datos obtenidos de trabajo de campo.

<sup>35</sup> Material de la entrevista en profundidad al Profesor Jaime Mayolo Contreras, maestro y director de la última *Escuela Tipo Art. 123* del sector ferrocarrilero en el país, perteneciente a la comunidad de ferrocarrileros de Naucalpan. “A\_A0000006”, con fecha del 15 de noviembre 2014.

<sup>36</sup> *Ibid.*



A pesar de ello, en algunos artículos y notas de propaganda, la empresa exponía que los carros-escuela estaban especialmente equipados para ser una escuela digna, incluso se llegó a mencionar que FNM pagaba el sueldo a maestros,<sup>37</sup> cuando a éstos les pagaba exclusivamente SEP.

Las circunstancias de precariedad en que tenían que estar las escuelas ambulantes, eran casi tan similares como las condiciones de vivienda de las familias de las Cuadrillas Sistemales. “Aquél día, por vez primera, encaminé mis pasos hacia un furgón que servía para guardar herramienta; la mitad para eso, la otra mitad para aula. No había pizarrón, solamente cuatro bancas. Tampoco había silla para que se sentara el maestro, ni escritorio, ni mesa...”<sup>38</sup>

Cabe destacar que este tipo de escuelas se caracterizaban por ser multigrado, lo que volvía más complicada la situación del reducido espacio, sin embargo, también provocó un modelo de aprendizaje donde tanto grandes como chicos sabían lo de los seis años de primaria y se apoyaban mutuamente para aprender el contenido básico de sus clases, los mayores le ayudaban a los chicos. Este sistema continuó imperando en la última *escuela Tipo Art. 123*.

Recordemos que no todas las Cuadrillas Sistemales contaban con éstas escuelas, solamente aquellas que cubrían el número mayor a 20 niños en edad escolar de 6 a 14 años por cuadrilla y que tuvieran la prestación del furgón por parte de FNM, así como el número de maestros del país. Al igual que el número de cuadrillas, es difícil dar un número preciso de escuelas ambulantes. Se conoce que para el año de 1951, existían 36 escuelas ambulantes *Tipo Art. 123*,<sup>39</sup> mientras que para 1974 existían activas 49 escuelas.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> Cabrera Gamboa, Fernando, “Aportación de Ferrocarriles Nacionales de México a la educación”, en *Revista Ferronales*, tomo LIV, Núm. 4, Abril 1974, México.

<sup>38</sup> Esparza Gamboa, Ernestina, “...Soy, maestra ambulante...” en *Revista Ferronales*, tomo LVIII, Núm. 6, Junio 1977, México, p. 57.

<sup>39</sup> FNM, *100 Años de Ferrocarriles*, p. 26.

<sup>40</sup> Es muy importante no confundir las *Escuelas Tipo Art. 123* con las campañas de alfabetización que organizaba FNM, ni con las escuelas técnicas de instrucción para obreros, ya que su operatividad es distinta.

La designación de maestros para que fueran maestros ambulantes era un tanto arbitraria, ya que, a un maestro con plaza en cualquier estado del país podría ser enviado al tren, sin tener su consentimiento:

Cuando yo empecé a trabajar me mandaron sin saber a dónde iba a dar clases, ni en qué condiciones, me mandaron a Tamaulipas y me fui de Puebla de donde soy a Tamaulipas... y ahí me dijeron vete en el tren, y pus yo me fui en el tren [...] yo no podía creer que así de la nada yo tendría que dejar todo, sobre todo me preocupé por mi mujer...<sup>41</sup>

Al estar designadas las plazas de maestro a los centros de trabajo estatales, el asunto de la paga era complicado, ya que había que ir por ella hasta el centro de trabajo, “tenía yo que ir allá a Tamaulipas por él, iba yo cada mes o cada 2 meses. Era un problema...” nos comenta el Prof. Jaime, lo que producía que los niños se quedaran sin clases un par de días. La forma drástica en que los profesores eran enviados era una constante, ya que pocos querían “dejarlo todo”.

El papel que jugaban las *escuelas Art. 123* era de tal relevancia que significaban una posibilidad de ascenso social, por ejemplo, nos comenta un ex reparador de vía:

Pues es que antes había mucha posibilidad de trabajar en ferrocarriles, luego pasaban a los pueblos pidiendo gente que se empleara para las vías... pero sólo para las vías, no había chance de otra cosa por no saber leer, y pues ya después le empezaron a dar el estudio en los carro-escuela y el que tenía la primaria pues ya era maquinista, ¡ya sabía!<sup>42</sup>

Por ende, la escuela-vagón era un lugar respetado por la mayoría de los integrantes de la



Celebración del día de la Revolución Mexicana en la *Escuela Art. 123* “Adolfo López Mateos”, s/a.

cuadrilla, la escuela se convertía en el centro de convivencia, donde se realizaban las actividades correspondientes a las celebraciones patrias, al día de muertos, el día de la madre, día del padre, del maestro y siendo esta una actividad de los niños los padres también participaban, de tal manera que las actividades de la escuela,

<sup>41</sup> *Ídem*. Entrevista “A\_A0000006” al profesor Jaime Mayolo Contreras.

<sup>42</sup> Ex peón de vía, jubilado, 64 años. Fragmento de la entrevista “recording20131011\_010” con fecha del 23 de agosto 2015.

terminaban por ser actividades comunitarias. Por ende, la figura de estos profesores era respetada al interior de las cuadrillas “...porque en una cuadrilla, la maestra es uno de los personajes más importantes para el grupo de trabajadores”.<sup>43</sup> Incluso algunos peones de vía por instrucción del Mayordomo de la cuadrilla, se turnaban para asistir al profesor en tareas pesadas como el acarreo de agua y de leña, “los papás de los niños tenían la obligación de mantenerle los tambos llenos de agua, partirle leña [...] se turnaban cada uno una vez o por semana. Decían le toca al papá de tal niño, que le partiera leña al maestro, le toca a fulano acarrear agua...”,<sup>44</sup> asimismo, las mujeres se encargaban de la alimentación de los profesores, generando vínculos afectivos fuertes, a tal grado que las señoras de las cuadrillas “espantaban” a las pretendientes de los profesores:

Yo tuve gente aquí que me quería como hijo y en ocasiones me buscaban mujeres y me las corrían, las señoras que me daban de comer me cuidaban como su hijo, llegaban chamacas a buscarme y les decían ‘no ahorita no está, ahorita no puede, no le quiten el tiempo’ me las corrían, eran 2, 3 señoras ahí. No era yo libre.<sup>45</sup>

El profesor era el ejemplo para la comunidad, de ahí que las señoras se preocuparan y ocuparan de su buen manejo moral por ser el ejemplo de sus niños, también con esto podemos observar las relaciones cercanas que tenían los miembros de la cuadrilla.

La escuela Art. 123 “Adolfo López Mateos” de Cuadrilla Sistemal es la última de este tipo que sobrevive en el país y forma parte de la comunidad de ferrocarrileros “El Conde” en Naucalpan. Se encuentra bajo la dirección del Profesor Jaime Mayolo Contreras, quien, junto a su esposa Elizabeth Cordero han logrado mantenerla en pie, ahora para los hijos y también nietos de los ex peones de vía. Las estrategias de gestión de la escuela son diversas según las circunstancias que por las que pasara la cuadrilla y el poco espacio con el que se contaba para dar las clases, incluso durante algún tiempo también contó con el servicio de jardín de niños:

Aquí se daba el kínder, yo era la que lo daba, cuando tenía el grupito de 20, 22, 23, los de la primaria era en la mañana y el kínder en la tarde, el profe salía a la una y yo entraba a las 2 y terminaba a las 5, 5:30, duraba 3 horas y media hora del recreo de los niños, pero cuando tenía mi grupito de 20, 23... y cuando tenía un grupo de 8 o 10 niños me juntaba con el profesor en la

---

<sup>43</sup> *Op cit*, Ernestina Esparza Gamboa.

<sup>44</sup> Testimonio de Elizabeth Cordero, maestra y esposa del Prof. Jaime. Fragmento tomado de la entrevista “recording20131011\_001\_entrevista con esposa del Prof.” con fecha del 7 de febrero de 2015.

<sup>45</sup> Testimonio del Prof. Jaime Contreras. Fragmento tomado de la entrevista “25 DE OCTUBRE”, 2015.



mañana, me dejaba el saloncito de allá, en la tercera parte del vagón ahí agarraba primero y kínder para no estar trabajando en la tarde.<sup>46</sup>

Así como la anterior, muchas estrategias han logrado la permanencia de la última *escuela Art. 123*, actualmente funciona como un punto de reunión para la comunidad de ferrocarrileros, adaptándose al medio constantemente pero conservando el sistema de la escuela desde que andaba ambulante en la Cuadrilla Sistemal, en ello profundizare en el capítulo tres.

### *¿Cómo era la vida cotidiana en las Cuadrillas Sistemales?*

Normalmente cuando hablamos sobre los ferrocarrileros, nos viene a la mente el estereotipo que se ha creado en torno a ellos: gente sonriente, que lleva puesta una gorra a rayas, un pañuelo en el cuello y que conduce un tren. Sin embargo, existen otros como los ya mencionados peones de vía que no son tan populares, pero que fueron un pilar importante para mantener un servicio indispensable para la vida económica y social de la nación.

A diferencia de las divisiones regionales en que se administraba el trabajo obrero en el sistema férreo, los trabajadores de Cuadrillas Sistemales, por su carácter itinerante, generaban una identidad propia con características particulares, desde aquellos que no se sentían parte de la empresa pero sí muy ferrocarrileros, hasta un dejo de victimización por las condiciones laborales en que se les enviaba a trabajar.

Si no sabemos de su existencia, mucho menos podríamos imaginar las condiciones de rusticidad y precariedad en que vivían los peones de vía ambulantes, ellos ocupan el lugar más bajo en la cadena de trabajo industrial del ferrocarril. Recordemos que anteriormente las ciudades no eran tan extensas como ahora y el crecimiento urbano no era tan acelerado. Incluso en ciertos lugares del país, la población empezó a asentarse gracias a la extensión del trazo de vía propiciando la existencia de poblaciones en puntos estratégicos de intercambio comercial, sin embargo, antes de existir vía, por lo regular se trataba de lugares muy aislados en donde no había manera de llegar al pueblo más cercano para abastecerse de víveres para cubrir las necesidades básicas, las condiciones de vida eran difíciles y muy

---

<sup>46</sup> Testimonio de Elizabeth Cordero. Fragmento tomado de la entrevista "A\_A0000030" con fecha del 16 de agosto 2015.

particulares, por ello me parece importante esbozar cómo era la vida de las Cuadrillas Sistemales, sobre todo para resaltar el lazo indisoluble que existía entre lo social y laboral.

Por ejemplo, para el caso del asentamiento se ha hablado sobre cómo una Cuadrilla Sistemal se conformaba y llegaba a un lugar, sin embargo, las formas de trabajo que implicaban los grandes planes de rehabilitación o construcción de vías generaban un fenómeno peculiar: el de los grupos. En las grandes obras, el ingeniero en jefe mandaba a reclutar “un grupo” el cual estaba conformado por varias Cuadrillas Sistemales, “ya dependiendo del tamaño del grupo, de cómo quería el ingeniero, había grupos de 5, de 6 cuadrillas... Te formabas una buena comunidad, ¡un pueblo!”<sup>47</sup>, es decir, varias cuadrillas se avecindaban formando un pueblo “efímero” de peones de vía, quienes vivían y trabajaban juntos. La creación de los grupos de cuadrillas y de las cuadrillas mismas producía un intenso contacto e intercambio entre formas de ser y costumbres distintas, así como el desarrollo de una capacidad de adaptabilidad impresionante de los peones de vía y sus familiares.

Imaginemos lo que significa en términos de relaciones colectivas, era cambiar de vecinos cada mes, cada 6 meses o cada año. Pensemos en todos los conflictos que ello implica, desde pleitos mortales hasta el entablar vínculos afectivos con personas de la cuadrilla avecindada con el riesgo de no volverse a ver, o encontrarse con personas del lugar de origen. Amigos, novios, incluso familiares que había que dejar ir o irse con ellos dejando el seno familiar, la cuestión es que siempre se tenía que dejar algo. La esposa de un ex peón de vía nos cuenta:

Soy del tren desde el abuelo, él puso vía del tren de Yucatán, conoció a mi abuela en Puebla y se la llevó... cuando yo era jovencita en un grupo nos tocó trabajar con la cuadrilla 71 y tuve un novio que no volví a ver, me iba a ir con él pero no pude, no quería dejar a mis papás [...] igual cuando nos tocaba estar en grupo y luego se separaba. Mis hijos lloraban porque se iban sus amiguitos...<sup>48</sup>

Por lo anterior, podemos decir que las Cuadrillas Sistemales más allá de ser un formato laboral fueron también una organización socio-laboral, donde se daba una compleja red de relaciones sociales con estructuras, normas y jerarquías. La cuadrilla era el lugar donde se

---

<sup>47</sup> Ex peón de vía, 56 años. Fragmento de la entrevista “O\_A\_0000032”, con fecha del 23 de marzo 2015.

<sup>48</sup> Esposa de ex peón de vía, 62 años. Fragmento de la entrevista “O\_0000039” con fecha de 2 de mayo 2015.

compartían diversas formas de pensar, costumbres, relaciones sociales, actividades y conflictos laborales.

Las condiciones de vivienda eran realmente precarias, vivir en los lugares más aislados del país les daba –y sigue dando– un dejo de marginalidad, de olvido del mundo. El recuerdo presente entre los ex peones de vía sobre su vida en la cuadrilla es áspero, no obstante, también está presente la nostalgia:

**Vianney:** ¿y nunca quiso bajarse del tren?

**E:** no, nunca me llamó la atención bajarme, a pesar de lo difícil, nunca... es que es bonito ¡eh! Porque ibas de un lado a otro, conocías diferentes tipos de personas, comidas, costumbres, o sea todo, llegabas a un lugar y llegabas como desconocido pero ya luego ibas conociendo gente, en muchos lugares dejamos muchas amistades y ya después se te hace feo cuando ya te traen y te dejan ahí a tus amigos pero o sea, tenía que seguir a mi esposo...<sup>49</sup>

Ese ir y venir narrativo entre lo extrañado y lo difícil que era vivir ambulantes en lugares precarios es una constante en las entrevistas realizadas para la reconstrucción de sus formas de vida cotidiana. Lo que también es una constante son las formas de adaptabilidad que implicaba vivir en una Cuadrilla Sistemal, había dos tipos de habitantes, los que están en el ferrocarril desde nacimiento y aquellos que se “animaron a subirse al tren”:

**Vianney:** ¿Qué la motivo a decir voy a dejar todo para irme al tren? ¿Por amor al profesor? Porque es un cambio muy difícil.

**E:** fue difícil, como yo veía a la gente y decía ¿cómo me voy a subir yo a ese vagón? Y decía “parecen húngaras esas señoras”, ¿cómo vivirán ahí en los vagones?, pero en ese tiempo que yo andaba con él [profesor] me hice amiga de unas de los vagones y las visitaba, me invitaban y ya yo más o menos veía cómo vivían, que era como una casa normal y ya no se me hizo tan raro cuando me vine yo con él, ya no se me hizo tan raro porque te digo que tenía tiempo que conocía yo a las de ahí [...] en algunos pueblos las familias buscaban que sus hijas se casaran con ferrocarrileros porque sabían que viajaban mucho y a algunas se les hacía esa ilusión hasta que crecían. Yo no, nunca me imaginé estar aquí.<sup>50</sup>

El equipamiento que se les daba a los obreros para la vivienda constaba del vagón con los recortes de ventanas y las puertas corredizas a la mitad del carro, “no había nada, nada más tenía una camilla de esas individuales y los closets pero esos eran de los que traía el tren, la cama y una parrillita”,<sup>51</sup> alojando dos familias por carro campamento, esto es importante de volver a recalcar ya que los conflictos eran recurrentes por la cercanía entre familias, los

---

<sup>49</sup> Esposa de ex peón de vía, 49 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan de Juárez. Fragmento de la entrevista “O\_B000007” con fecha de 25 de septiembre 2015.

<sup>50</sup> Elizabeth Cordero, *op. cit.* 7 de febrero de 2015. La expresión coloquial “húngaras” se refiere a personas que andan de un lado a otro según la entrevistada. Sin embargo, no hay una documentación o seguimiento del uso de la expresión en México.

<sup>51</sup> *Ibíd.*

problemas eran desde el uso de agua hasta infidelidades por la cercanía con la familia vecina, un ex peón de vía narra:

...era feo, la verdad que era feo vivir con mucha gente, yo una vez tuve que dejar ciego a uno... mire, vivíamos dos familias en un vagón, así era, sólo nos dividía una madera y un día ¡que encuentro a un cabrón mirando por la madera como se bañaba mi esposa! Era un soldador, le hizo hoyo, uno así chiquito a la madera, para estar de mirón.<sup>52</sup>

A pesar de los conflictos entre familias de las cuadrillas y su precariedad de vivienda, la paraestatal publicaba artículos en la Revista *Ferronales* donde se hacía alarde de la calidad de los carros campamento, como ejemplo, en una nota de 1956 se dice que para el mejoramiento de la calidad de vida de los peones se creó un programa de diseño y fabricación de carros-campamento para que fueran utilizados por los trabajadores, planeados “para el desarrollo de vida familiar, teniendo en cuenta que la familia tipo comprende de dos adultos y tres o cuatro hijos menores”<sup>53</sup> cuando el promedio de hijos para las familias mexicanas era de entre 7 y 10 hijos.<sup>54</sup> Según dicho programa, los carros campamento estaban dotados de todo lo necesario para cubrir los estándares de calidad de vida para los trabajadores: dos literas, platos, cobijas, lámpara de gas, ganchos, muebles, lámpara de petróleo, parrilla de leña, maceteros ganchos, etc. También se presumía la implementación de un carro-baño que acompañaría a las Cuadrillas Sistemales, para que pudieran disponer permanentemente de agua y mayor higiene, lo que tampoco llegó a todas las cuadrillas.

---

<sup>52</sup> Ex peón de vía, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan. Fragmento de la entrevista “O\_B0000021” con fecha de 25 de enero 2016.

<sup>53</sup> FNM, “Carros Campamento” en Revista *Ferronales*, tomo XXVI, Núm. 4, Abril 1956, México, p. 33.

<sup>54</sup> Según datos del VIII Censo General de Población 1960, INEGI.



Reproducción de página del artículo anteriormente citado "Carros Campamento" en la Revista *Ferronales*, p. 42. Donde se muestran fotografías de las mejoras en las condiciones de vida en los carros campamento, imagen que no correspondía con el contexto real de las Cuadrillas Sistemales en 1956.

Además de la precariedad de la vivienda, —por la condición constante de desplazamiento— la indefinición de horarios para poder contar el tiempo de trabajo se convertía en un

problema, sobre todo cuando el salario de los peones de vía eran de los más bajos de todo el sistema de la paraestatal. Lo cual era percibido como injusto por parte de los trabajadores, ya que el peón de vía era una de las especialidades más castigadas de los ferrocarrileros; su trabajo se desarrolla completamente a la intemperie, sin importar el grado de riesgo que pudieran producir las temperaturas superiores a 40 C° o la lluvia torrencial. Si a ello le sumamos que la empresa no los dotaba con el equipo necesario para trabajar, ser peón de vía significaba un riesgo potencial de muerte.

Entre los accidentes más comunes se encontraban las mutilaciones y la ceguera provocada por la soldadura a alta tensión para unir y doblar las vías. En la mayoría de las ocasiones los heridos no sobrevivían a los accidentes ya que no contaban con servicios médicos cercanos, en el mejor de los casos, si la *cuadrilla de rescate*<sup>55</sup> estaba cercana al lugar el herido era atendido, pero no siempre se tenía esa fortuna.

Ante tales condiciones “nadie la tenía segura” y existían estrategias para poder retornar el cuerpo a su lugar de origen:

No, si estaba peligroso, a mí me tocó mandar a un compadre de retache a su tierra... Los que no tenían familia de ferrocarriles y morían eran regresados a sus pueblos. Si había accidente y muerto, se envolvía en una sábana blanca, que quién sabe de dónde sacaban las señoras, después se metía en una caja improvisada de madera, si no había madera se aprovechaba un durmiente, se le hacía una caminata por las vías y se dejaba el cuerpo hasta que viniera un tren a dejarnos agua o material, para encargarle el cuerpo y que lo llevara a la sección más cercana, en la cajita los que sabían escribir colocaban el nombre del lugar donde era.<sup>56</sup>

El trabajo en equipo que se requería para poder rehabilitar o construir un trazo de vía era tal que algunos de ellos se convertían en “compadres” como se puede percibir en el testimonio anterior, una vez más vemos las correlaciones entre la vida social y la laboral. Para construir una vía se hacía por segmentos, por *escaleras*, una escalera estaba conformada por 24 *durmientes*<sup>57</sup> colocados en el suelo con su correspondiente separación entre sí, y para trabajar una escalera se hacían entre *pares*, los que curiosamente eran equipos de tres peones. A cada uno le tocaba clavar ocho durmientes pero uno le tenía que ayudar al otro a

---

<sup>55</sup> Cuadrilla equipada con servicios médicos y material de primeros auxilios que pertenecía a las divisiones regionales y se utilizaba en casos de emergencia como accidentes de trabajo, descarrilamientos y choques.

<sup>56</sup> Reparador de vía de FERROVALLE y habitante de la comunidad de ferrocarrileros. Fragmento de la entrevista “A\_A0000023ferrovalle”, 26 de agosto 2014.

<sup>57</sup> Son los elementos transversales al eje de la vía que sirven para mantener unidos y a una distancia fija a los dos rieles que forman la vía.

sostener el clavo de vía y otro a verificar con el *escantillón*<sup>58</sup> que la distancia fuera la correcta. Trabajar en la vía era un trabajo constante de confiar en el otro y de su relación laboral dependía mucho la relación que tendrían en un ambiente más cotidiano en la comunidad. Era común que una vez que ya estaban “buenos para trabajar” los hijos de los peones de vía entraran a trabajar también como peones, lo que provocó que se diera un ambiente familiar dentro del laboral, el parentesco era de gran importancia para entablar relaciones laborales.

Ese tipo de relaciones se veían reflejadas en la cooperación existente entre los miembros de la cuadrilla, por ejemplo, para el caso de apoyarse para obtener los servicios básicos inexistentes en los lugares donde les tocaba hacer trabajo de vía, la creatividad y cooperación entre pares era indispensable para cubrir las necesidades básicas.

Para el caso del agua “había unos tanques de agua que cada tercer día el tren de trabajo, que es el que anda trabajando con ellos, traían el agua, nada más los vaciaban, se los llevaban y ya los traían otra vez... y había que acarrear con botes”.<sup>59</sup> Normalmente los hombres se encontraban trabajando la vía, así que las mujeres eran las encargadas de estar al pendiente de cubrir las necesidades diarias del hogar desde conseguir la comida y prepararla, lavar, hacer el aseo, la crianza de los hijos, acarrar el agua; “Se batallaba mucho con el agua, para lavar, para bañarse, para el baño, antes cuando había locomotoras de vapor cuando pasaban a las cuadrillas mi abuelita se acercaba a pedir agua caliente para la comida o para bañarnos”.<sup>60</sup>

Al llegar a un nuevo lugar, los habitantes de la cuadrilla formaban las *tarimas*, las cuales son una extensión del carro-campamento construido de madera que servía para nivelar el suelo al piso del vagón y tener más espacio “luego, luego que se llegaba se hacían las tarimas, las tarimas eran así como... para lavar, para otro cuarto...”,<sup>61</sup> para la construcción de las tarimas la relación entre “compadres” era muy importante, ya que se ayudaban, primero se terminaba la construcción de una y luego la de la otra familia que también

---

<sup>58</sup> Regleta metálica que sirve para marcar la distancia entre riel y riel. En el *argot* ferrocarrilero también se le llama *escantillón* a la distancia misma.

<sup>59</sup> Hija de peones de vía, 43 años. Fragmento de la entrevista grupal “recording20131011\_021focusgroup” con fecha del 19 de marzo 2016.

<sup>60</sup> Esposa de peón de vía, 57 años. *op. cit.* 19 de marzo 2016.

<sup>61</sup> *Ibíd.*

cooperó. Actualmente las familias de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan las siguen utilizando.

El lavar la ropa implicaba el acarreo de agua, pero como se mencionó anteriormente, existía una cooperación entre los miembros de la cuadrilla:

Antes tenía yo mi lavadero, si del lavadero normal... sino por ejemplo tenía ya la tarima, primero, aquí [mi esposo] me hizo la tarimita, nada más un cuadrito, ahí tenía yo mi tallador, mi lavadero, porque no tenía lavadora y ahí lavaba yo, cada semana, cada que podía. Y ya después se fue agrandando todo, y más antes era abajo, todas tenían sus lavaderos afuera, abajo, se tenían las tomas abajo, con una manguera, y cada quien llevaba su cubetita y ahí lavaban, ahí ponían los tenderos y ahí tendían. Cada quién afuera de los vagones, tenían así como aquí, cada quien tenía así su lavadero y ya **la una le ayudaba la otra y está a la otra y así.** [*Resaltado propio*]<sup>62</sup>

Para la obtención de alimentos había que ser precavidos al llevar suficientes provisiones por si algo ocurría en el camino y no podían llegar al lugar de destino o si el lugar de destino era demasiado aislado:

**Vianney:** ¿Cómo le hacían para conseguir la comida?

**E:** Te digo que donde había lugares donde se podía comprar, se bajaban ellos y se regresaban con sus cosas, nos decían “saben que tienen 2 horas o tres horas para ir a comprar si quieren” y ya se iban y traían todo, traían pollo, bistecs, comida hecha o ya lo que quisiera uno... si daba tiempo si se hacía y cuando no pues ya llevabas tú pan Bimbo, atunes, sardinas, tortillas y ya hacías tu rapidito o te preparabas. Porque ya se sabía que nos iban a mover, porque pasaban 2 días antes de movernos, pasaban a engrasar las ruedas y ya sabías que va a haber movimiento. Y ya más o menos comprabas cosas o guisabas, guisabas y ya tenías comida hecha y ya nada más para calentar, en el ratito que te daban, una hora, media otra, calentabas y comías y hasta te daba tiempo de lavar los trastes. Y así nos la pasábamos, no nos aburríamos.<sup>63</sup>

Para los asuntos cotidianos no había impedimento para llevar a cabo sus actividades del diario, incluso para asuntos extraordinarios como el nacimiento de un nuevo ser las familias ferrocarrileras tenían estrategias para los alumbramientos:

**Vianney:** ¿Cuántos años lleva aquí en la cuadrilla?

**Maribel Rojas:** Bueno yo toda mi vida, dice mi mamá que yo nací en un vagón, como ya ves que antes se aliviaban con las parteras y entonces mi abuelita era partera y mi mamá se alivió con ella, yo nací en un vagón.<sup>64</sup>

Las mujeres que habían quedado en buenos términos con la familia de origen (padres y hermanos) tenía la posibilidad de regresar a sus casas para preparar el alumbramiento “A

---

<sup>62</sup> Esposa de ex peón de vía, 49 años, *op. cit.* 19 de marzo 2016.

<sup>63</sup> Esposa de ex peón de vía, 53 años, *op.cit.* 19 de marzo 2016.

<sup>64</sup> Maribel Rojas López, 39 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan. Fragmento de “Entrevista a la señora Maribel-ferrocarriles”, con fecha del 17 de mayo del 2015.



Jaime, en el sismo, en el 85... Si ahí fue cuando lo tuve, estaba en Saltillo, yo vivía en Saltillo porque yo me fui con mi mamá para aliviarme allá y que estuviera conmigo en los primeros días”.<sup>65</sup>

Sin embargo, había servicios que los ferrocarrileros no podían cubrir, como los servicios de salud, la enfermedad era una constante, sobre todo para los niños pequeños. Las temperaturas extremas que se dan en el norte del país o plagas como la malaria en el sur, hacían que la angustia por la salud fuera una constante:

**E:** lo más angustiante que viví fue cuando teníamos a Jaime chiquito, que se nos enfermaba muy seguido y andábamos en la madrugada en el médico y gastábamos mucho, porque se nos iba todo el dinero en medicamento y doctor de Jaime, empezó desde Linares Nuevo León ahí lo internaron a mi hijo porque venía muy mal con neumonía, y ya luego de ahí nos mandaron a Ciudad Valles y luego de Ciudad Valles a Tamuín... era difícil salir de ahí, no es como ahora que en todos lados hay doctor.<sup>66</sup>

Algunas personas que enfermaron estando en Cuadrillas Sistemales ya no pudieron seguir con vida, primero por la distancia y en segunda por la escasez de dinero para pagar un taxi o a alguien para que pudieran transportarse al médico u hospital más cercano, un peón de vía ganaba el equivalente a \$1,256 mensuales. Lo que alcanzaba, prácticamente, solo para comer y si se deseaba “hacerse de sus cosas” tenían que ahorrar varios meses para poder comprarlo. “Lo primero que compramos fue una recámara y en abonos... para que nos la dieran, mi mamá nos la mando en el *express* en el ferrocarril y tuvimos que ir por ella al centro de Linares, fue todo un relajo llevarla a la casa”.<sup>67</sup>

En cuanto a la organización social, distingo dos dimensiones: la laboral y la doméstica, las cuales se encontraban completamente entrelazadas, aparentemente ambas dimensiones contaban con un uso diferenciado y limitado del espacio. Por una parte, el espacio laboral se componía de una serie de relaciones y horarios laborales en el lugar exclusivo del trabajo en la vía, mientras que el espacio doméstico correspondía al lugar y las relaciones generadas entorno al asentamiento temporal de los carros-campamento. A pesar de ello, existía un símil entre las jerarquías laborales y las sociales, por ejemplo, el jefe de los

---

<sup>65</sup> Elizabeth Cordero, “A\_A0000030”. *op. cit.*

<sup>66</sup> *Ibid.*

<sup>67</sup> Esposa de ex peón de vía, 49 años, “recording20131011\_021focusgroup”, *op. cit.*

peones era el *mayordomo*,<sup>68</sup> quien en el ámbito laboral era el administrador del trabajo, misma autoridad que era traspolada al ámbito cotidiano pero ahora como un líder moral para la comunidad, tal pareciera que su rol de jefe no lo dejaba, su labor de líder se extendida más allá del horario laboral para permear a los campos de la vida cotidiana. Jerárquicamente en el estamento de ferrocarriles, un ingeniero u oficinista tenía un rango mayor a los mayordomos, sin embargo, socialmente el mayordomo era el líder, y antes de seguir una instrucción del ingeniero, esperaban la instrucción del mayordomo, ya que a él se le atribuía mayor conocimiento práctico sobre el oficio, a diferencia del ingeniero, del cual decían “ése nunca ha agarrado un clavo de vía”. Seguido del mayordomo –o incluso a la par–, el ferrocarrilero más fuerte o más habilidoso en el oficio era el más respetado.

Para las cuadrillas que contaban con *escuela Art. 123*, otra de la figura más respetada al igual que el mayordomo era el profesor, a quien se le apoyaba en todas las actividades rudimentarias. Entre los compañeros de trabajo, se hablaban a través de apodos, a pesar de la cercanía era raro que se hablaran por el nombre de pila, incluso muchos eran desconocidos. Por lo demás ya se sabe, las mujeres se encargaban de los asuntos domésticos, los hombres de obtener dinero y hacer las tareas pesadas, y los hijos apoyaban a sus padres, por lo que no es extraño que los niños crecieran y se insertaran a trabajar a los ferrocarriles.

Además de los quehaceres domésticos algo que unía a la cuadrilla eran los festejos, como las celebraciones religiosas para las cuales mandaban a traer a un padre del pueblo más cercano que encontraran para que oficiara la misa, en un altar improvisado por la gente de la comunidad, como el caso de la celebración a la Virgen de Guadalupe; o festejos de cumpleaños:

Fiestas, bailes y eso, ¡no hombre!, se armaba en grande, haz de cuenta que pa' qué quieres [...] una de las cosas que más recuerdo de esta cuadrilla es que era quizá de las más alegres, porque aquí había señoras que eran del sur, de Oaxaca, Chiapas y para eso tú sabes cómo es la gente de allá, armaban las fiestas y eso, que cumplió años fulanita o fulanita iban a su casa y le ponían que sus peines y sus adornos en la cabeza, y no sé qué, ya ves sus tradiciones de allá del pueblo y se

---

<sup>68</sup> La palabra mayordomo para el ámbito industrial se refiere a la persona de mayor maestría en algún oficio. El origen de la palabra viene de la época de las haciendas, del “Mayor de la casa”, quien era el criado principal que estaba a cargo de la casa o la hacienda, el que mandaba a los campesinos y dirigía las tareas desempeñadas.

armaban las pachangas [...] y en mi cumpleaños, que le ponemos una cortinita, una cortinita de papel, y ya se armaba y la casera tenía que hacer de comer y empezaba ahí el chupe y todo.<sup>69</sup>

Al convivir con las mismas familias, a pesar del movimiento constante, terminaba por haber un conocimiento grande de sus vecinos. Por ejemplo en las fiestas:

...casi éramos puras personas de cuadrilla, ¿pa' que vas a invitar a la gente del pueblo? si con los que estábamos ahí basta y sobra... si, era más ambiente. Ya no se toma lo que es... para nada, ¡eso no es nada! Era empezar a tomar cerveza y luego le seguías con lo que hubiera y si se acababa mandaban a comprar, 15, 20 cartones o 30 o le seguías con un pomo o lo que quisieras. Muchas señoras que tomaban, hombres también muchísimos, la mayoría de los hombres casi tomábamos, las mujeres unas cuantas pero eran re buenas, las señoras grandes vamos a llamar, como doña Emilia la del carro amarillo, ya de hombres quedan pocos los que toman pero antes todos tomaban, ahora uno que otro muchachillo se emborracha pero esos no saben tomar, los ferrocarrileros aguantaban vara... Para conseguir alcohol, pues como la comida, en las tiendas del pueblo, ibas preparado, ibas a la ciudad y te ibas preparado, ya por ahí no faltaba quien tuviera escondidas sus botellitas, decíamos “ah pues yo tengo una, ah ok yo tengo otra, la voy a traer, órale” y así se juntaba y a conseguir, ya estando cerca de un pueblo hacías amistad con alguien y ya sabías bien, bien quién vende.<sup>70</sup>

El consumo de alcohol era importante para las Cuadrillas Sistemales, después de estar en la soledad y la espera de un nuevo día, lo que muchos utilizaban como consuelo o como gran celebración era el alcohol.

*Grosso modo* he retratado las estrategias de vida cotidiana de las Cuadrillas Sistemales, por medio de testimonios de los ex peones de vía y sus familias, sin embargo esa forma de vida cambió drásticamente a partir de la privatización de FNM forzando el cambio de una vida ambulante a una estadia definitiva.

### **Privatización de FNM**

A partir de la década de los 70 el paradigma económico nacional basado en el sostenimiento de paraestatales que subsidiaban las necesidades primarias del país empieza a tropezar, siendo cuestionado por los esquemas modernos del neoliberalismo, entrando en competencia con el desarrollo tecnológico y de acumulación de capital de las empresas privadas y extranjeras. Para los 90 las paraestatales más importantes –sobre todo las de relevancia industrial– fueron privatizadas: Transportación Marítima Mexicana (TMM),

---

<sup>69</sup> Testimonio del Prof. Jaime Mayolo. Fragmento de la entrevista “A\_B000002fiestas” con fecha del 22 de mayo de 2015.

<sup>70</sup> Prof. Jaime Mayolo Contreras. Fragmento de la entrevista “25 DE OCTUBRE”, 2015.

Mexicana de Aviación, Aeronaves de México (Aeroméxico), Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).<sup>71</sup>

Para explicar cómo la privatización de la paraestatal FNM afectó de manera tajante las formas de vida cotidiana de los trabajadores de las Cuadrillas Sistemales, me detendré a hablar brevemente sobre el surgimiento de la paraestatal, las condiciones en las que operaba y el contexto que hizo posible su privatización.

La incursión del ferrocarril en México fue un proceso lento generado por las guerras intestinas y los procesos de reorganización por los que atravesaba el país durante el siglo XIX. En México, la novedad de la máquina de vapor transformó el paisaje y las formas de interacción social, a través de las innovaciones en ingeniería fue posible la construcción de puentes, túneles y estaciones que permitirían el paso del ferrocarril sobre el variado relieve del que es característico el país, haciendo posible la comunicación entre los extremos de la República, y con ello, la apertura de nuevos horizontes para gran parte de la población mexicana.

Bajo el régimen de Porfirio Díaz y con inversión estadounidense, fue que empezó a crecer efectivamente la red ferroviaria sobre el territorio nacional. El Estado mexicano hizo varios intentos por regular la competencia entre las compañías férreas que unían con los Estados Unidos y con el comercio atlántico, por las irregularidades comerciales que dicha competencia implicaba para el país (irregularidad tarifaria constante, construcción de líneas paralelas, etcétera) pero tras varios intentos fracasados, el gobierno buscó estrategias para consolidar las líneas férreas en un sólo organismo.<sup>72</sup> Para 1906 las dos líneas más importantes: el Ferrocarril Nacional y el Ferrocarril Central, tanto por extensión como por regiones que cubrían; se encontraban en estado financiero crítico por motivo de la depreciación de la plata,<sup>73</sup> lo que fue conveniente para los fines que perseguía el Estado mexicano.

---

<sup>71</sup> Guajardo, Guillermo, "El ciclo de vida del ferrocarril y *el impasse* socio-técnico del transporte en México: una lectura histórica", *Revista Investigaciones Socio Históricas Regionales Unidad Ejecutora en Red*, Publicación cuatrimestral, Año 2, Número 3, 2012, Argentina.

<sup>72</sup> Grunstein, Arturo, "Estado y ferrocarriles en México y Estados Unidos, 1890-1911", *Secuencia*, vol. 20, 1991, México, pp.79-105.

<sup>73</sup> Ebergenyi Magaloni, Ingrid, *op. cit.* p. 85.

Fue bajo tales circunstancias que la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México surge en 1908 como una unidad administrativa del Estado que centralizó la mayor parte de las líneas ferroviarias del país, que para ese entonces se encontraban bajo empresas y consorcios privados, la mayoría de ellos de procedencia inglesa y estadounidense. Sin embargo, la condición económica en que se encontraba la empresa naciente, aunado a la guerra de Revolución que provocó daños al sistema férreo; generó inestabilidad en la empresa y por tanto descontento entre sus trabajadores, quienes desde antes del surgimiento de FNM se han caracterizado por ser un gremio aguerrido por la lucha de los derechos laborales.

Así que en 1938, tras una serie de paros y huelgas por la igualdad entre trabajadores mexicanos y extranjeros, por decreto presidencial, la empresa cedió a la administración a los trabajadores, la conocida como “administración obrera”, misma que fue eliminada, también por decreto de Ávila Camacho en 1940, desde entonces, FNM ha operado como una empresa pública descentralizada.<sup>74</sup> Para darnos una idea de la importancia de la paraestatal para el país:

Desde la fusión que le dio origen, hasta el surgimiento del sindicato trabajan en Ferrocarriles Nacionales entre 30,000 y 40,000 empleados repartidos en las diferentes categorías. No existe un equivalente en ninguna otra industria del país de aglutinación de tantos trabajadores en una sola unidad administrativa.<sup>75</sup>

A partir de los 50, FNM tenía prácticamente el control ferroviario del país. En 1970 la longitud total de vías era de casi 24 500 km., operados por cinco empresas estatales, siendo FNM predominante con el 72.3% del kilometraje. Con un total de 92 338 empleados en los ferrocarriles, que representaban 23.6% del personal de transportes y comunicaciones, 2.1% del sector terciario y 0.7% de toda la población económicamente activa.<sup>76</sup>

Como se ha manifestado anteriormente, a lo largo de su historia el sistema ferroviario del país ha pasado diversas etapas de crisis, sin embargo, ninguna tan grave como la acontecida a mediados de la década de 1980, provocada por la competencia del sector carretero, la falta de innovación tecnológica en comparación con otros sistemas férreos a nivel mundial,

---

<sup>74</sup>*Ibíd.* p. 96.

<sup>75</sup>*Ibíd.* p. 97.

<sup>76</sup> Guajardo, Guillermo, Fernando Salas y Daniel Velázquez, "Energía, infraestructura y crecimiento, 1930-2008", en Sandra Kuntz Ficker (Coord.) *Historia económica general de México. De la colonia a nuestros días*. El Colegio de México-Secretaría de Economía, México, 2010.

el crecimiento poblacional y la falta de rehabilitación que rebasó el servicio que FNM podía brindar, así como las fuertes inversiones de dinero que necesitaba su mantenimiento, crecimiento y modernización.<sup>77</sup> Lo anterior puede observarse en la disminución de cargamento y pasajeros transportados; en 1970 los ferrocarriles conducían 22.8% de la carga en toneladas y 8% de los pasajeros, mientras que para 1985 se había reducido en la carga a 17.9% y a 1.4 % en pasajeros.

Para 1995, el apogeo de las políticas económicas neoliberales en el país, marcó el fin del monopolio del Estado para pasar al oligopolio de las empresas privadas y extranjeras.<sup>78</sup> Afectando a más de una paraestatal mexicana, entre ellas estuvo FNM, cuando se aprueba la reforma al Art. 28 de la Constitución, que permitió la inversión privada en el sistema ferroviario a través de la figura jurídica de la concesión.<sup>79</sup>

El gobierno, incapaz de satisfacer la inversión que requería el sistema, decidió que ya no era rentable, que la inversión debería enfocarse al sector carretero y automovilístico. Una vez que la inversión privada sostenía el 90% de las inversiones, el Gobierno federal y directivos de la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México dan inicio a la desincorporación el 23 de junio de 1997 y anuncian la conclusión de operaciones el 31 de agosto de 1999. El 4 de junio de 2001 fue publicado el decreto de extinción y el 28 de ese mes las bases para ello.<sup>80</sup>

Actualmente, existen ferrocarriles funcionando en México pero sólo sirven como transporte de carga y están bajo concesiones privadas en las siguientes empresas:

- Grupo Ferroviario Mexicano S.A. de C.V. (Ferromex)
- Kansas City Southern de México S.A de C.V. (antes Transportación Ferroviaria Mexicana, TFM)
- Ferrocarril Coahuila Durango S.A. de C.V.

---

<sup>77</sup> Para mayor información véase: López Ortiz, Heriberto, "Ferrocarriles mexicanos: del monopolio de estado al oligopolio privado y extranjero", IJ-UNAM, México. Disponible en línea: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2519/28.pdf> Fecha de consulta: 3 de febrero de 2014.

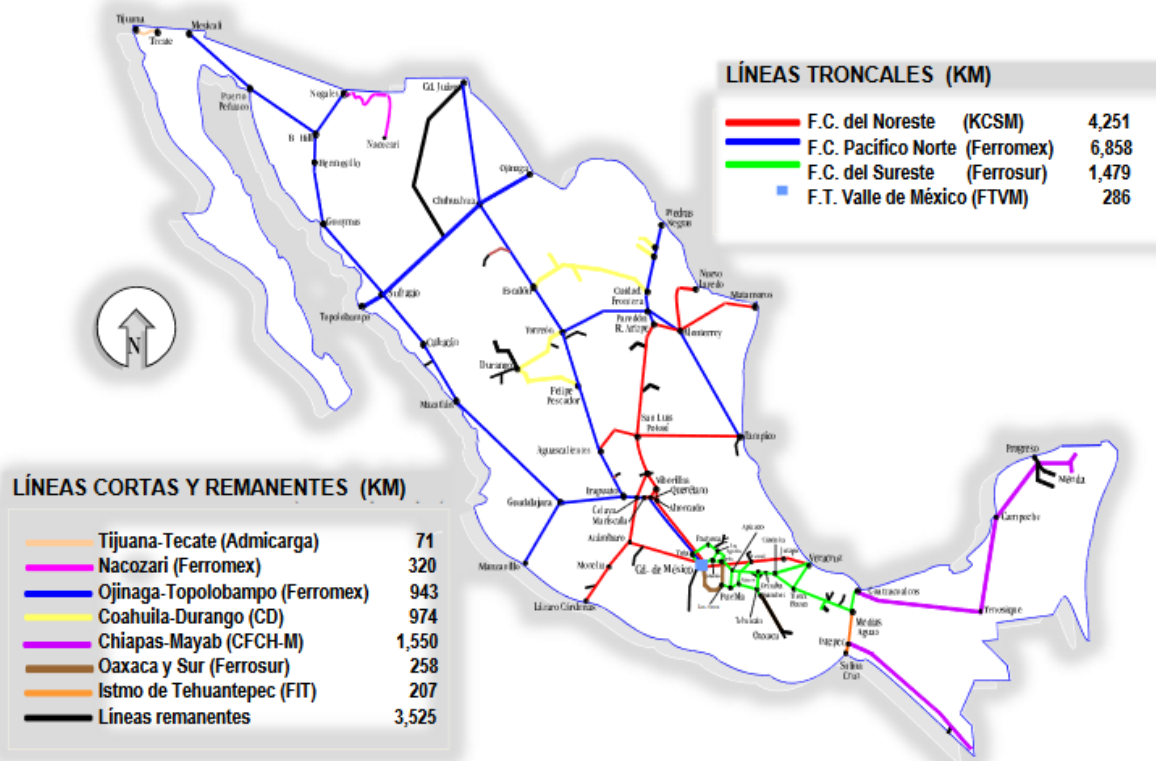
<sup>78</sup> *Ídem*.

<sup>79</sup> Ferrocarriles Nacionales de México, *op. cit.* p. 212.

<sup>80</sup> CNN Expansión, "Adiós Ferrocarriles Nacionales". Disponible en Línea: <http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/10/10/sct-publica-plan-de-liquidacion-a-fnm> Fecha de consulta: 24 de noviembre de 2013.

- Ferrocarril del Sureste S.A. de C.V. (Ferroсур)
- Ferrocarriles Chiapas Mayab S.A. de C.V.
- Ferrocarriles Suburbanos, S.A.P.I de C.V.
- Ferrocarriles del Valle de México S.A. de C.V. (Ferrovalle)<sup>81</sup>

## MAPA DEL SISTEMA FERROVIARIO



También existe una compañía asignataria, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V. y tramos cortos que están asignados bajo tutela estatal pero son líneas que están prácticamente desactivadas: Línea Adames-Peñuelas (Aguascalientes), Línea corta Tijuana-Tecate (Baja California) y Línea Pachuca-Tepa-San Agustín Irolo (Hidalgo).

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2010. Fecha de recuperación: 27 de enero 2016.

A pesar de la existencia de “buenos deseos” por parte de las autoridades al respecto de la privatización, a 20 años de distancia es posible deslumbrar que no fue una decisión

<sup>81</sup> SCT, *Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes*, 2005.

benéfica para la economía nacional y para los trabajadores ferrocarrileros, para quienes se está agotando la bolsa destinada a la jubilación de más de 32 000 personas.<sup>82</sup> Las empresas privadas antes mencionadas, incrementaron las ganancias y la eficacia del servicio, sin embargo, por su carácter privado, no hay nada que las orille a destinar parte de la ganancia a subsidio de asuntos nacionales, sin contar que tales empresas están explotando la infraestructura desarrollada durante casi un siglo por parte de FNM y el Estado mexicano aún está a cargo de pequeños ramales que no son de interés para las empresas privadas, lo que implica gastos sin ingresos. El proceso de privatización dejó ver el interés por las negociaciones transnacionales, antes de establecer estrategias para el desarrollo de la economía nacional.

### *Ferrocarrileros en el olvido*

Las Cuadrillas Sistemales se vieron afectadas por el proceso de privatización de la paraestatal FNM, ya que desde la crisis de los años ochenta con la intención de dejar morir a la paraestatal, ocasionó el recorte presupuestal y el servicio de reparación, mantenimiento y ampliación de vías férreas dejó de ejecutarse. Lo que implicó que partir de 1992 iniciarán recortes masivos de personal, comenzando por los peones de vía, dejando sin funciones a Cuadrillas Sistemales enteras. Una vez acelerado el proceso de desincorporación de FNM en 1997, la liquidación de los empleados y la detención laboral de mantenimiento del sistema, las Cuadrillas Sistemales quedan varadas sobre las vías alrededor de la República.

A algunos peones de vía se les ofreció indemnización por el despido a cambio de dejar los carros-campamento en los que vivían para que pudieran ser explotados por las empresas privadas, sin embargo, no todos aceptaron y decidieron seguir viviendo en ellos. Ante este fenómeno de resistencia a dejar sus hogares, la única y última acción que realizó la paraestatal antes de finalizar labores fue remolcar a las Cuadrillas Sistemales –o lo que quedaba de ellas– a sitios periféricos a los centros urbanos (lo más cerca que permitieran las vías). Surgiendo así, comunidades derivadas de Cuadrillas Sistemales, comunidades de

---

<sup>82</sup> Cabe resaltar que según testimonios de ex ferrocarrileros, para la liquidación de FNM les ofrecían la jubilación adelantada o el intercambio de la jubilación por 300 000 pesos, lo que convenía al gobierno para evitar pagar jubilaciones. Incluso algunos ex ferrocarrileros argumentan que a través del “sindicato blanco” se cometían sabotajes para ocasionar accidentes y muerte de trabajadores, a fin de disminuir los costos por liquidación. Material de las entrevistas: “A\_A0000023\_Ferrovalle”, “A\_A0000035\_reparador de vía”, “A\_A0000042\_viernes 25 de octubre”.



ex ferrocarrileros. Una de esas comunidades que surge del abandono a los ex peones de vía es la comunidad de ferrocarrileros “El Conde”, estudio de caso que me trae a esta investigación. Los miembros de esta comunidad “desde siempre” han vivido en el tren pero llegaron a “El Conde” en Naucalpan de Juárez hace 23 años.

Sin duda, el desempleo espontáneo pone a las familias en un estado de desequilibrio e incertidumbre, más aún cuando dicho trabajo implica la seguridad de la vivienda. Las familias de la comunidad de ex ferrocarrileros narran que cuando FNM anuncia al mayordomo que ya no será necesario el servicio de esa cuadrilla, el mundo se vino abajo para estas familias, las cuales no sólo perdían el ingreso económico, sino también su hogar y todas sus pertenencias: “a los que trabajaron en ferrocarriles fueron a los que prácticamente patearon, los echaron pa’ fuera ¿y todo para qué? Para darle la posesión a los extranjeros. Mucha gente se quedó sin chamba, después de que eran años y años chambeando ahí familia tras familia, los dejaron...”<sup>83</sup>

Días después de que el anuncio llegaba a las cuadrillas, se presentaba el carro pagador ofreciendo tres opciones: pasar por su liquidación (que era una buena cantidad pero no les alcanzaba para comprar una casa),<sup>84</sup> esperar a que los movieran a otra división o les consiguieran contrato con alguna empresa privada, bajo el entendimiento de que ese contrato no iba a llegar. La mayoría prefería “jugarla a la segura” y tomar su liquidación:

**E:** Haz de cuenta que antes tres cuartos eran escuela y tenía yo un pedacito que era la recámara y otro como pasillo y ya todo los demás era escuela [...] Y ya después cuando se empezaron a ir todos... ya nosotros nos quedamos con el otro, por dentro estaba bien, bien conservado y bien pintado... Y ya en Toluca dejamos ese, y nos hicimos de este, porque este perteneció a otra familia que era de la misma cuadrilla del estado.

**Vianney:** ¿y la familia se fue?

**E:** Sí... muchos se fueron, cuando privatizaron pidieron su retiro voluntario porque **como vieron que estaban dando billete se fueron con la finta, fue por eso que nada más quedamos los que estamos.**<sup>85</sup>

En el caso de la comunidad de ferrocarrileros asentada en Naucalpan, “el gobierno esperó a que se liquidara más gente y hubiera menos peones para irlos amontonando en distintos

---

<sup>83</sup> Vecino de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan. Fragmento de la entrevista “A\_A0000010” con fecha del 30 de noviembre 2014.

<sup>84</sup> Las personas entrevistadas no especificaron cantidad.

<sup>85</sup> Elizabeth Cordero, *op. cit.* 7 de febrero de 2015.

lugares”.<sup>86</sup> Uno de estos primeros lugares base fue la antigua estación de tren de pasajeros Toluca donde estuvieron dos años, después se les fue moviendo paulatinamente a una y otra estación, el trayecto que realizó esta comunidad hasta llegar al lugar actual fue a través de las estaciones de tren de pasajeros con salida a Querétaro por Toluca, esas estaciones son las que se encuentran en la siguiente tabla:

<b>Estación</b>			
1. <b>TOLUCA</b>	6. Jalapa	11. San Martín	16. San Bartolito
2. Doña Rosa	7. Fresno	12. Huixquilucan	17. Río Hondo
3. Lerma	8. Carretera	13. Laurel	18. El Molino
4. Maclovio Herrera	9. Salazar	14. Nava	<b>19. NAUCALPAN</b>
5. Ocoyoacac	10. La Cima	15. Dos Ríos	

Esta tabla fue realizada con la ayuda de testimonios de habitantes de la comunidad y de la documentación realizada por Salvador Zarco sobre las estaciones del sistema férreo de la región.

Cabe resaltar que ninguna cuadrilla quedo íntegra, todas se fueron quedando sin gente, por lo que la comunidad existente en Naucalpan se agrupó de diferentes familias provenientes de diferentes cuadrillas:

En esta cuadrilla eran como 15 de la 153 y aquí enfrente era la 121, y allá atrás era la 165, estaban la 126, la 128, la 64, eran muchos grupos y cada grupo eran de 14... creo que de la 153 ya nada más quedamos nosotros [...] Esos vagones de Doña Cata, allá donde está la tiendita, eran de la 121, y Mari era de la 155, el vagón amarillo era de la 128, eran de otros grupos, y 126 son los que están allá de aquel lado. Cada uno tenía su cuadrilla, pero como se desintegró por tanto dinero que dieron, ya nosotros somos los únicos que quedamos y ya nos juntamos todos.<sup>87</sup>

A diferencia de otros sectores del gremio ferrocarrilero, a los que afectó con mayor fuerza el proceso de privatización, fueron los peones de vía miembros de Cuadrillas Sistemales debido a que ellos no sólo trabajaban en y con el tren sino que vivían en él. Otros ferrocarrileros se movían en el entrar y salir de trabajar, entrar y salir del tren, pero los ferrocarrileros de Cuadrillas Sistemales trabajaban desde su hogar, con sus compañeros-familia. ¿Cuántas relaciones y significaciones afectivas con el ferrocarril no fueron transformadas?

<sup>86</sup> Testimonio de ex ferrocarrilero jubilado, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan. Material de la entrevista “A\_A0000052”, con fecha del 24 de julio 2015.

<sup>87</sup> Esposa de ex peón de vía, 62 años. Fragmento de la entrevista “O\_0000040” con fecha de 3 de mayo 2015.

La privatización no sólo modificó las vidas de los ferrocarrileros sino también su sistema de valores y símbolos, el ser ferrocarrilero e identificarse como tal se reconfiguró de tal forma que pudieran ser negados por otros miembros activos del gremio al decirles “ustedes ya no son ferrocarrileros, ya no trabajan en el tren”. Y no es para menos esperarse el desdén con que se refieren a ellos las autoridades del sindicato “blanco”, los mismos que contribuyeron a pactar la privatización, haciéndose de la “vista gorda” del abandono que se dio a los peones de vía y a muchos ferrocarrileros más, lo anterior se ve reflejado en los comentarios de Manuel Armando Márquez González, tesorero del Sindicato de Trabajadores de Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM):

[...] debido a las condiciones de trabajo en las que habían transcurrido durante todos los años los señores ferrocarrileros denotó que el trabajador [de las Cuadrillas Sistemales] no podía desarrollarse ni culturalmente, ni superarse, ni su familia, por tanto se empezó a buscar una solución y en 1995 la empresa de ferrocarriles y el sindicato firmaron un convenio en el que desaparecieron todas las Cuadrillas Sistemales, de acuerdo a las cuadrillas se ubicaron en la sección sindical que les corresponde o en el estado que les correspondiera y se asignaron de forma fija, y además también por medio de los municipios, y de las regiones se les asignaron también las zonas de trabajo a todos los trabajadores peones de vía. **Para nosotros en 1995 como ferrocarrileros se terminaron las Cuadrillas Sistemales**, sin embargo, pasó el tiempo y hay vías actuales que se llaman confinadas o son vías que ya no tienen ninguna utilización particular para el servicio, esas vías, son tramos pequeños, **por diversas causas se quedaron varados ahí carros o furgones que están detenidos ahí, y entonces ahí hay gente pobre, la gente pobre, ha tomado esos carros, los ha abordado y se constituyen ahí, en su mayoría no son ferrocarrileros**, en algunos casos son familiares de ferrocarrileros o gente que vive en la zona y ellos son la gente que ha tomado posesión de esos lugares, pero no son ferrocarrileros, nunca han trabajado como ferrocarrileros, no estaban en nómina, no son ferrocarrileros y ellos se han colocado ahí, pero **hace poco vimos como 2, 3, 4 años unos señores que están en un furgón que dicen que dan clases de primaria ahí todo... lo hacen para justificar que ellos están a bordo del carro y para vivir ahí**, pero no se requiere eso ya, porque **todos los trabajadores que fueron asignados a su localidad** ya sus hijos van a la escuela normal, ellos en su mayoría son jubilados y ya no se requiere ese sistema, ese sistema se terminó desde hace tiempo. [Resaltado propio]<sup>88</sup>

Dejo en extenso el testimonio del Sr. Márquez para dar cuenta de su percepción sobre las personas que se viven en los vagones actualmente, según el testimonio de los ex peones de

---

<sup>88</sup> Fragmento de la entrevista “A\_A0000007\_sindicato” con fecha del 28 de julio de 2014.

vía, ninguno de ellos fueron reubicados, simplemente se les despidió. Según el tesorero del sindicato de ferrocarrileros basta un papel firmado para desaparecer la realidad de la existencia de los ex peones de vía y sus familias; su constante comentario “no eran ferrocarrileros” no evidencia más que el conocimiento pleno que tiene el señor sobre el contexto actual intentando convencerme de que no ocurre nada, que el sindicato protege a los ferrocarrileros y que todo está bien.

El abandono, el trato que han tenido los ferrocarrileros, los ex peones de vía de “pobres”, “arrimados”, “paracaidistas”, el estereotipo de marginalidad con el que se les mira, sumado a lo difícil que fue cambiar su forma de vivir de estar en movimiento a estar fijos, sin tener empleo y todas las fracturas simbólicas; son consecuencias que no han sido expresadas de la privatización de FNM.

El cambio de ser una comunidad ambulante a una comunidad fija en un lugar improvisado donde no había un vínculo fuerte previo, además de todas las modificaciones en sus estrategias de vida cotidiana, fue un choque muy fuerte para las personas de las cuadrillas. Comenzando así un proceso de resignificación de sí mismos, de reafirmación de su memoria e identidad como ferrocarrileros, y tal vez un proceso de configuración patrimonial del grupo.

Los integrantes de la comunidad “El Conde” negocian a diario un encuentro entre el pasado y el presente, entre lo que fueron y lo que son, y con ello la negociación de una identidad colectiva cambiante pero que se encuentra firme en el considerarse “del ferrocarril”, en considerar a su espacio y sus prácticas como propias, bajo la configuración de una memoria común, en la que la conciencia sobre el pasado se hace presente a partir del miedo a perderlo, justo a partir de la privatización de FNM.

### **Contexto actual de la comunidad**

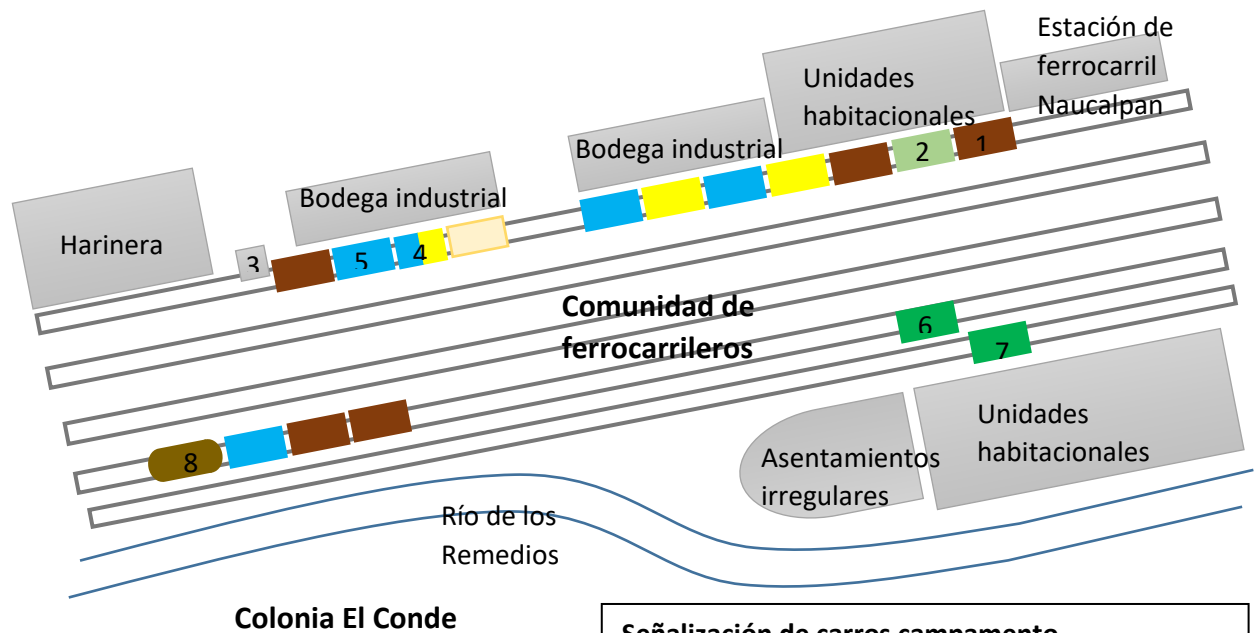
Los estragos del proceso de privatización de FNM pueden verse reflejados actualmente en el contexto de la comunidad al modificar sus formas de vida cotidiana y su percepción del espacio, por lo que describiré de manera general dicho contexto, sin la intención de profundizar en aspectos particulares, los cuales desarrollaré en los siguientes capítulos.

Como se mencionó anteriormente, después de la privatización de FNM, las familias que se quedaron en los vagones formaron comunidades, donde a pesar de conformarse de carros campamento de diferentes cuadrillas, no dejaron de tener la estructura de una Cuadrilla Sistemal. La comunidad de ferrocarrileros “El Conde” se conforma por quince vagones de tren y cada uno de ellos funciona como una vivienda para una familia, a excepción del *vagón-escuela Tipo Art. 123* que actualmente sigue funcionando como una escuela primaria multigrado y lleva por nombre “Adolfo López Mateos”.

Al entrar en la comunidad de ferrocarrileros, mirar las vías, los vagones, produce una suerte de sentimiento de extrañeza, por una parte la duda del “¿cómo vivirán?” y por otro la sensación de encierro, de un aparente aislamiento de los miembros de la comunidad con los asentamientos que les rodean, los vagones quedan encerrados entre el acero de las vías y el asfalto de las calles que, literalmente, rodean a la comunidad. Las vías se perciben enhierbadas y el olor a pasto se mezcla con el aroma dulce de la trituration de trigo que produce la harinera que se encuentra alrededor de la comunidad.

Es común ver a niños jugando entre los rieles con su balón de fútbol o bicicleta, a las señoras dirigiéndose a realizar las compras para la comida, también es común que durante todo el día pasen por ahí personas externas, como si en vez de rieles existiera una avenida principal.

Debido a que los carros-campamento ya se encuentran fijos, muchas personas han aprovechado el uso de las tarimas provisionales que utilizaban cuando eran ambulantes para colocarlas de manera definitiva como un cuarto más o una bodega. La creatividad de la adaptación de un vagón a vivienda no repara en su funcionalidad, sino que es común que algunos hogares cuenten con un pequeño jardín y macetas colgantes de las ventanas.



**Señalización de carros campamento**

1 Mitad uso habitacional y mitad bodega de la *escuela Tipo Art. 123*  
 2 Carro-campamento y tienda  
 3 Espacio ocupado por un grupo de indigentes  
 4 y 5 Carros-campamento del Mayordomo  
 6 *Escuela Tipo Art. 123 "Adolfo López Mateos"*  
 7 Carro-campamento del Prof. Jaime Contreras  
 8 Carro-tanque (sin ocupación habitacional)  
 \*Los recuadros que no cuentan con señalización se refieren a carros-campamento convencionales.

Realización propia, 2016.

En el plano anterior podemos ver la distribución de los agentes de la comunidad, la cual es muy similar a la organización que se tenía cuando las cuadrillas se encontraban ambulantes. Incluso el juego que se hace con los agentes que rodean a la comunidad, es similar al papel que ocupaban los agentes externos de los poblados a los que llegaban las Cuadrilla Sistemales, los cuales funcionaban como proveedores para las mismas.

*Formas de organización social dentro de la comunidad*

Entre las formas de organización de la comunidad, la unidad mínima de organización se conforma por grupos familiares que viven en vagones de tren, donde mantienen relación

interna constante para cubrir las necesidades básicas de las familias, tales interdependencias van desde la colaboración para hacerse de servicios básicos como luz, agua y educación hasta para las celebraciones comunitarias que mantienen.

Podemos diferenciar a la población de la comunidad en dos tipos, por un lado están personas que provienen de familia ferrocarrilera, aquellos que literalmente “nacieron en el tren” y desde que tienen uso de razón se recuerdan viajando de un lado a otra en las cuadrillas, es el caso más común de personas de la comunidad, a diferencia de los que “se subieron al tren”, es decir, que no provienen de familia de Cuadrilla Sistemal y en algún lugar del país decidieron “subirse al tren” para vivir viajando, siendo el caso de la familia del Profesor Jaime Mayolo y las esposas de algunos peones de vía o nueras.

**Vianney:** Debió ser muy difícil para usted el cambio de vida cuando se subió al tren.

**E:** Fíjate que sí, bueno para el cambio de vida, porque no estás acostumbrada, cuando de primera los ves “hay cómo vivirán ellos y cómo se harán” como que se te hace raro, cómo lavarán... pero uno se acostumbra poco a poco.<sup>89</sup>

Evidentemente por su origen, a los primeros les afectó más el cambio de estar ambulantes a un lugar fijo, mientras que los segundos hasta cierto punto sintieron un alivio, generalmente por la educación y salud de sus hijos.

**Vianney:** ¿Nunca pensó en irse? ¿Nunca llegó un momento en el que usted haya pensado “que hago aquí”?

**E:** No, para nada, o sea, nosotros lo que pensábamos era cuando estuviera en la universidad mi hijo, ¿dónde para estudiar? porque muchas veces no estudiaban, nada más hasta la secundaria o nada más la primaria y ya la secundaria lo tenías que mandar con tu familiar o algún lado para que terminara la secundaria porque como nos movían cada año, cada 8 meses, y en la secundaria eran 3 años. Si pensaba “ay que va a ser cuando a mi hijo le toque la secundaria, para cuando mi hijo estudie ¿cómo le vamos a hacer? Pero creo que gracias a Dios fue en Toluca cuando pasó todo eso y ya después nos movieron aquí y aquí fue cuando mi hijo ya le tocó quedarse y estudiar la secundaria, la prepa y su carrera.<sup>90</sup>

Como podemos ver la preocupación por la seguridad social de los hijos era una constante.

Normalmente las familias de la comunidad se conforman del núcleo familiar primario, el secundario e incluso el terciarios, es decir, en un mismo vagón podemos encontrar viviendo a los abuelos, los padres y los nietos ya con hijos. Cabe resaltar que cuando las cuadrillas estaban ambulantes era muy común tal estructura, había ocasiones en las que vivían quince personas en medio vagón. Además, por la convivencia que se vivía frecuentemente entre

---

<sup>89</sup> Esposa de ex peón de vía, 56 años. Fragmento de la entrevista “0\_0000041” con fecha de 4 de mayo 2015.

<sup>90</sup> *Ibíd.*

los “grupos” de cuadrillas era común que los matrimonios se dieran entre miembros de diferentes cuadrillas.

Para el caso del matrimonio es costumbre que al unirse un nuevo matrimonio, la esposa va a vivir a casa del esposo con su familia primaria, encontrando un patrón patrilineal de asentamiento. En el caso de que el nuevo matrimonio haya logrado independizarse, el patrón se repite en la siguiente generación de nueras (a pesar de que la nuera no pertenezca a la comunidad), esto se hacía así desde que estaban itinerantes en el tren. “De la familia de Don Pancho, el de la tiendita, ahí llegan casi todos, ahí comen todos, pues se puede decir que ahí comen cuatro familias, ahí es la casa grande”.<sup>91</sup>

El promedio de miembros por familia de la comunidad es de 9 integrantes. La procedencia de los miembros de estas familias es de diversas partes de la República Mexicana, pero los integrantes menores de 20 años son originarios del Estado de México.

Las familias de esta comunidad se caracterizan por ser de tradición ferrocarrilera, es decir, que desde la generación del bisabuelo se hereda el oficio de peón de vía a los hombres de la familia, por el proceso de privatización hay una generación que rompió con la cadena de herencia de oficio; al no haber trabajo, se insertaron laboralmente como obreros en las fábricas, la última generación recuperó el oficio a través las empresas privadas de ferrocarriles. Cabe mencionar que por las condiciones laborales estos hombres no están cerca de su casa, regresan a su hogar un fin de semana cada quincena. Por lo que las mujeres se quedan a cargo de la crianza de los hijos, bajo la supervisión de los suegros, pero no es el caso de la mayoría de las familias.

Las mujeres también contribuyen al ingreso económico familiar, realizando venta de alimentos en las fábricas de la zona o vendiendo productos por catálogo (zapatos, artículos de belleza, toppers). Y por la ausencia de los hombres, es común que sean ellas las encargadas de organizar algunas celebraciones comunitarias, como festividades religiosas y faenas.

---

<sup>91</sup> Hijo de ex peón de vía, garrotero de Ferrovalle, 39 años. Fragmento de la entrevista “0\_000033” con fecha de 13 de enero 2015.



La toma de decisiones contundentes para el futuro de la familia, las tomará el jefe de familia, en caso de que este falte será el suegro quien tome su lugar, en contextos más cotidianos como distribución de las tareas domésticas será la suegra y la nuera quienes se encarguen. Los niños contribuyen realizando tareas menores como ir al mandado. Los trabajos más rudos como deshierbar o reparar la vivienda la realizan los hombres.

El nivel educativo de los integrantes de las familias no es mayor al bachillerato o carrera técnica. Cuando estos se encontraban itinerantes en el tren el nivel educativo, en el mejor de los casos llegaba a primaria, si la cuadrilla contaba con escuela *Tipo Art. 123*.

En el caso de la alimentación sigue siendo similar a como comían cuando se estaba ambulante: un guisado principal, frijoles, chile y la tortilla. Tal vez en lo que ha cambiado es en tener una mayor elaboración de los platillos.

En cuanto las relaciones internas de la comunidad, existe una relación aparentemente distante entre los miembros de la comunidad, sin embargo, todos se conocen, incluso identifican de que familia provienen, cuales son las relaciones de parentesco e incluso la cuadrilla de procedencia de cada persona. En palabras de los propios ex peones de vía “...cada quien anda en su rollo, cada familia vive como puede, nos saludamos y eso... pero no estamos todo el tiempo juntos, pero eso sí, a la hora de los catorrazos y la pachanga todos le entran”,<sup>92</sup> sobre los “catorrazos” el entrevistado se refiere a las diferentes acciones que hace colectivamente la comunidad de ferrocarrileros para el mejoramiento de sus condiciones de vida, tales como luchas por los servicios básicos de luz, agua; peticiones al STFRM por el retraso en la paga de jubilaciones, protocolos de seguridad, lucha por la posesión legal del carro-campamento y defensa del territorio ante las intenciones de dismantelar las vías sobre las que se encuentran sus hogares para transformar el paso en una avenida.

Las estrategias de organización para llevar a cabo las gestiones antes mencionadas, se generan comisiones encargadas de cumplir tareas específicas, una vez que se tienen resultados se comunican a la comunidad y a los otros comités por medio de una junta vecinal, donde se exponen los acuerdos y las acciones siguientes, así como el

---

<sup>92</sup> Ex peón de vía, 69 años. Fragmento de la entrevista “B\_000029” con fecha de 14 de mayo 2016.

nombramiento de nuevos comités o nuevos miembros. Las reuniones vecinales se llevan a cabo en los puntos de reunión del espacio: la *escuela tipo Art. 123 “Adolfo López Mateos”*, a las afueras del carro-campamento del ex mayordomo o en medio de las vías. Como podemos vislumbrar, la colaboración entre los miembros de la comunidad, se da a partir de la suma de fuerzas para obtener un beneficio general, un bien común.

#### *Obtención de servicios básicos*

Las condiciones de rusticidad que implica vivir en un vagón, hacen un tanto difícil la obtención de servicios básicos, un aspecto cotidiano que requiere de estrategias que han sido desarrolladas por los miembros de la comunidad de ferrocarrileros.

Para la obtención de luz, la estrategia más común entre los miembros de la comunidad es “colgarse”, es decir, realizar una conexión clandestina de luz que va del poste al hogar. Cuando las cuadrillas estaban ambulantes también se obtenía la energía eléctrica de esa manera, si es que el poblado donde llegaban contaba con luz o no estaba muy retirada la instalación del servicio.

Sin embargo, a partir del asentamiento de la comunidad en Naucalpan, los ex peones de vía y sus familias han generado diversas movilizaciones para pedir apoyo del gobierno municipal en la instalación de luz eléctrica o por lo menos que expidieran permisos para conectar su extensión de luz al poste más cercano. Peticiones que están en un vaivén de trámites, los cuales tienen que reiniciar cada que hay cambio de representante municipal. Hasta el momento no se ha podido resolver que se coloque de manera legal la instalación eléctrica debido a que la Comisión Federal de Electricidad no reconoce a un vagón como hogar y no hay una propiedad de predio donde están asentadas las familias. Lo que la organización de la comunidad ha podido resolver es un permiso por parte del municipio donde se les permite tomar corriente de electricidad de los postes de luz, cuyo pago del servicio concierne al municipio.

A pesar de ello, no todos los vagones alcanzan conexión al poste por lo que algunos prefieren tenderse de postes más cercanos, lo que genera problemas con los asentamientos regulares e irregulares de los alrededores. “Es un relajó con la luz, es que le digo que más antes, si se agarraban de allá pero no había rastro de que hubiera corto ni nada, hasta esta

semana... dice el de la luz que están muy cargados ya, que ya están sobrecargados los cables que por eso son los cortos”,<sup>93</sup> la sobre carga de conexiones que tienen los postes de luz es tanta que genera cortos, teniendo que pasar días o incluso semanas sin luz.

El caso del agua es similar, la cual se adquiere a través de una conexión clandestina enlazada a la toma de agua, en casi todos los vagones hay descarga directa de agua, a falta de conexión a drenaje, se han fabricado conductos que conducen el agua contaminada al Río de los Remedios, al igual que los demás asentamientos irregulares de la zona.

El gas se adquiere por la instalación de tanques y el servicio de teléfono tampoco genera contratos de renta con las familias, así que han optado por la telefonía celular. Por el trazo de vía, el camión de la basura no entra al lugar donde están los vagones, así que la estrategia más socorrida para deshacerse de la basura es meterla a un carro o transportarla en un “diablito” para llevarla hasta donde el camión recolector pasa.

### *Faenas comunitarias*



Convivencia después de una jornada de faena en la comunidad ferrocarrilera. Naucalpan, Edo. De Méx, 1994.

Otra de las formas de organización comunitaria es la realización de faenas comunitarias, que consiste en que todos los miembros de las familias ferrocarrileras dediquen un día en común para hacer mejoramiento del espacio: hacer deshierbe de vías, desazolve de

agua que se estanca en las vías, mantenimiento de los carros-

campamentos, recolección de basura. En las faenas es común, ver la división del trabajo por género, lo concerniente a las labores de reparación y mantenimiento de las vías y los vagones, las realizan los hombres, mientras que la recolección de basura y parte del deshierbe la hacen mujeres y niños.

---

<sup>93</sup> Peón de vía, 53 años. Fragmento de la entrevista “recording20131026\_003 sin luz” con fecha del 6 de noviembre 2015.

## *Celebraciones*

Podemos ver que las formas de relación interna son fuertes cuando se trata del mejoramiento de su entorno. Al igual que la búsqueda de mejoramiento de vida, las celebraciones también han sido detectadas como un motivo de comunión.

En la comunidad podemos diferenciar dos tipos de celebraciones: las religiosas y no religiosas. La mayoría de los habitantes de la comunidad profesa la religión católica, lo que genera celebraciones de tipo religioso que son importantes para la comunidad:

Nosotros somos católicos, ahí tengo mi virgencita, en diciembre cuando empiezan los rosarios empiezan desde mediados de noviembre, una señora que saca una virgen de allá y la trae en peregrinación por todas las casas... y ya cuando le hacen su rosario también a mi virgen y ya hago mucha comida, cada año siempre le hago su comida, su... como si fuera fiesta. Y vienen un montón aquí, viene un montón de gente porque ya saben que cada año hacemos nosotros mucha comida.<sup>94</sup>

La anterior descripción se refiere a la celebración a la virgen de Guadalupe que es la más importante para la comunidad de ferrocarrileros y que se realizaba desde que estaban en Cuadrillas Sistemales, abundaré en ella posteriormente.

Así como la celebración a la virgen, existen otros festejos como cumpleaños, bodas, bautizos o funerales, necesitan de servicio eclesial de la misa. Para conseguir el servicio de ceremonia religiosa se aplican estrategias similares a las creadas cuando los peones de vía aún estaban en FNM.

**Vianney:** ¿Cuándo estaban ambulantes como hacían para conseguir una misa? ¿Mandaban a pedir a un sacerdote a algún lado?

**E:** eso exactamente hacían, mandan a pedir un sacerdote y aún se sigue haciendo, por ejemplo, mandan a llamar al sacerdote que aquí de la colonia y él viene en ciertas ocasiones a hacer misa, o cualquier cosa [...] por ejemplo aquí está la capillita donde está el árbol, ahí afuera la vienen a hacer... Pero en ocasiones así hacíamos, mandábamos a traer el párroco del pueblo más cercano e iba, se hacía una capilla principal y ahí se hacía la misa, misa en general. Porque, por ejemplo, de aquí nació, no todos, que hacían unas capillitas y ahí se bailaban, se rezaba y se danzaba a la virgen, haga de cuenta que aquella señora hacía su capillita, y el día 11 en la noche, para amanecer 12 era velar.<sup>95</sup>

---

<sup>94</sup> Esposa de ex peón de vía, 39 años. Fragmento de la entrevista "A\_A0000013" con fecha del 7 de julio 2015.

<sup>95</sup> Peón de vía, 43 años. Fragmento de la entrevista "A\_A00000010fiestas" con fecha del 19 de noviembre 2015.



Celebración del día de la madre. Toluca, Edo. de Méx, s/a.

Por otra parte, existen celebraciones que no son de carácter religioso, pero que toda la comunidad está involucrada, como las actividades de la escuela tipo Art. 123 respecto al día de la madre, día del maestro, día del padre, conmemoración de la Revolución e Independencia de México, día de muertos, entre otros. En tales celebraciones –al igual que las religiosas– la comunidad participa de manera uniforme, organizándose a través de juntas vecinales, formación de comité y participación:

...aunque no nos veamos muy seguido nos conocemos y para las fiestas es cuando nos juntamos todos y todos somos padrinos de alguien o de algo entre los ‘vagoneros’, por ejemplo, para los ‘XV’, los de hoy nosotros somos padrinos de vino y mi comadre va a ser madrina de arreglos. Y

la Sra. Maribel es de vasos, y Doña Karina y Don Panchito son de copas...<sup>96</sup>

### *Escuela Tipo Art. 123 “Lic. Adolfo López Mateos”*

La escuela está dirigida por el único maestro, Jaime Contreras, –el también forma parte de la comunidad desde que se encontraban itinerantes– tiene 57 años, es originario de Puebla, no es de una familia ferrocarrilera pero desde que se recibió como maestro



fue enviado a trabajar en las Cuadrillas Sistemales, y en eso ha trabajado toda su vida. Actualmente vive con su familia en su vagón y tiene en usufructo otro, donde se dan clases.

<sup>96</sup> Esposa de ex peón de vía, 56 años. *op. cit.*

La escuela está registrada ante la SEP y es de tipo multigrado de primero a quinto grado, los niños que asisten a la escuela pertenecen a la comunidad de ferrocarrileros. Esta se encuentra dividida en dos partes, en un lado toman clase los niños más pequeños de primero y segundo y en el otro extremo los niños que cursan de tercero a quinto de primaria, el modelo educativo de la escuela es distinto al de una escuela común, ya que se deja de lado la competencia y se promueve la participación colectiva, “aquí no solamente se puede aprender del maestro, sino también de los compañeros” según palabras de una ex alumna de la escuela. Además de las clases obligatorias, los niños toman clase de activación física y educación alimentaria como las otras escuelas del municipio. De vez en cuando reciben la visita de algún tallerista o especialista para darles pláticas y hacer actividades.

La escuela, por fuera es un vagón como cualquier otro y al entrar se convierte en un salón de clases con casi todo el equipamiento necesario, cosa que no ha sido fácil lograr, el Profesor cuenta que cuando andaban en el ferrocarril lo único con que contaba la escuela era con medio vagón, un pizarrón, tres gises por semana.

Además del servicio educativo que cumple la escuela, también funge como un espacio colectivo para algunas reuniones, centro de cómputo o como casa de gestión ya que a través de ella se solicitan algunos trámites. Abundaré en la relación entre la escuela y la comunidad en los próximos capítulos.

A partir de 2015, la escuela se convirtió de tiempo completo, lo que generó cambios en los horarios y actividades. Ser escuela de tiempo completo implica que las clases serán impartidas de 8 a 16 horas, teniendo que proporcionar alimentos a los alumnos, así como una mayor cantidad de talleristas y actividades artísticas y/o deportivas.

La esposa del Prof. Jaime se encarga de la comida, la cual debe de estar balanceada nutricionalmente, la implementación de la cocina propició que la escuela se ampliara con la construcción de un cuarto prefabricado para uso de cocina y comedor para los niños.

El Prof. Jaime ha cumplido con más de treinta años de servicio por lo que ya se puede jubilar pero no lo ha realizado porque no quiere ver morir a la última *escuela tipo Art. 123* del país.

### *Relación de la comunidad con agentes externos*

Como se puede observar, en el plano de la página 69 del presente capítulo existen diferentes grupos que los rodean, por lo que describiré brevemente la relación de la comunidad con dichos sectores. A los alrededores de la comunidad, específicamente a lado del último vagón y frente a la harinera, se encuentra el espacio de los indigentes, se trata de un grupo de personas con problemas de alcoholismo y drogadicción, algunos de ellos tienen un hogar y cuando pasa el efecto de las sustancias nocivas regresan a sus viviendas, otros ya se encuentran de planta en ese espacio, es decir, se trata de un pequeño espacio de reunión para los comúnmente llamados indigentes. Los menciono pues a pesar de no ser ferrocarrileros se han convertido en vecinos de la comunidad, la relación de los ferrocarrileros con ellos es cordial y en ocasiones les apoyan con alimento, cobijas o ropa usada. A manera de reciprocidad los indigentes avisan sobre personas sospechosas en la zona. Uno de los indigentes y el líder moral de ellos, Daniel de aproximadamente 45 años, es quien se encuentra viviendo en el espacio aledaño a los vagones y vías de tren, cubierto con una casa de cartón y una que otra madera que simula paredes; él tiene una relación especial con el tren, ya que sus piernas fueron mutiladas por el ferrocarril, justo en el lugar donde ahora vive. Daniel en estado alcohólico subió al ferrocarril, por la “borrachea” se quedó dormido y cayó a las vías, pasándole el tren por encima cortando sus piernas. Su historia conmueve a los ferrocarrileros y ya se ve como un actor más del espacio.

Con los asentamientos irregulares que se extienden a lo largo de la vía existe una relación cordial con la comunidad de ferrocarrileros, sin embargo, a los ferrocarrileros no les gusta que se les confunda con ellos, argumentan que los asentamientos irregulares tienen menos años que ellos en la zona y las circunstancias por las que están ahí ambos grupos son distintas. Sobre todo porque los vecinos de las zonas habitacionales confunden a los ferrocarrileros con las personas de los asentamientos irregulares pensando que son familiares y que por culpa de unos llegaron más personas a “robarse la luz y el agua”.

Entre quienes podría llegar a ser más hostil la relación, es entre los ferrocarrileros y los vecinos que ya estaban en “El Conde” antes de que las cuadrillas llegaran. Los primeros habitantes no estaban de acuerdo con que los ferrocarrileros llegaran, hasta la fecha existen rencillas.

En cuanto a las fábricas aledañas a la comunidad, generan un flujo grande de personas por la zona –en las horas de entrada y de salida–, convirtiendo al espacio como potencial para asaltos.

### *Conflictos*

Actualmente la comunidad se ve envuelta en conflictos de carácter político y social, ya que el aumento en los índices de delincuencia a causa del narcomenudeo en Naucalpan ha afectado la forma de vida de estas personas. Han tenido que crear protocolos de seguridad cuando detectan a personas desconocidas, en cuanto detectan a un desconocido o alguien con actitud sospechosa, las personas de la comunidad comienzan a flanquearlo y a realizarle preguntas sobre qué quiere, qué busca o en qué se le puede ayudar. Normalmente eso se realiza cuando hay gente cerca, para que sean los más y no los puedan atacar.

La comunidad de ferrocarrileros son un grupo cerrado, a pesar de encontrarse en un paso constante de personas, se dan perfectamente cuenta cuando hay un extraño.

En cierta ocasión asistí a una fiesta de la comunidad ferrocarrilera y varias personas le preguntaron a la esposa del Prof. quien era yo, lo que indica que se conocen internamente, las personas que asisten a las fiestas son los mismos de la comunidad y cuando hay un ente ajeno, lo detectan de inmediato.

Sin embargo, la problemática más apremiante para esta comunidad, son los planes de la presidencia de la Republica al respecto de la creación de un tren de pasajeros, este iría del Distrito Federal al centro de Querétaro y aprovecharía el trazo de vía sobre el que se encuentra la comunidad, así mismo, los múltiples intentos del gobierno municipal para quitar las vías y pavimentar una avenida.

**Vianney:** ¿Y ya no ve cómo para cuando los vayan a retirar?

**E:** no, no yo hallo que no, hace ya tiempo habían dicho que nos iban a reubicar porque iban a quitar de aquí las vías pero no nos han dicho nada. Si nos quitan, nos reubicarían.

**Vianney:** Entonces, ¿no los pueden sacar de los vagones?

**E:** NO, porque, por los años que tenemos aquí, y como hay gente activa todavía.

**Vianney:** ¿entonces no hay un papel que diga que son dueños de su vagón?

**E:** No, según dicen de los vagones que le pertenecen nada más a la familia que lo ocupa... Según dijeron que es lo que había acordado FERROVALLE con Ferrocarriles, que los vagones ya se



donaban a las familias que los estaban ocupando, pero en caso de que nos lleguen a quitar viene la trituradora a demolerlo y el dinero va a ser para la familia que lo esté habitando.<sup>97</sup>

La breve descripción de la comunidad, sus relaciones y sus tipos de organización ayudan a comprender como funcionan en términos de grupo social, nos da características particulares de las comunidades derivadas de Cuadrillas Sistemales, abriendo brecha para el análisis desde el enfoque de lo patrimonial.

En toda sociedad existen grupos sociales que dinamizan su producción cultural. Cada grupo social posee reglas específicas de comportamiento que otorgan determinado bagaje a los símbolos que produce; para acceder al significado de tales símbolos es muy importante entender la manera en que cada grupo social está construido y también la forma de interacción dentro del contexto de la cultura a la que pertenecen.<sup>98</sup>

Por lo anterior, podemos hablar de las Cuadrillas Sistemales como un grupo social que a partir de la privatización de FNM modificó sus formas de vida, pero las redes de relación social y afectiva perduran.

Sin embargo, como podemos ver a lo largo del capítulo, las percepciones de los miembros de la comunidad en torno al cambio de vida que generó la privatización son encontradas entre la preocupación de seguridad social para sus hijos y el dejo de nostalgia por ya no vivir como se vivía. Nos encontramos ante una controversia en términos patrimoniales ¿Cómo argumentar por una parte que existen valores que se extrañan, valores que se están perdiendo y quieren ser heredados pero por otra parte, esas mismas valoraciones y nostalgias eran generadas en un contexto de incertidumbre e inseguridad con respecto a las futuras generaciones? ¿Cómo apelar a los sistemas simbólicos que están en un proceso de miedo al heredarse?

---

<sup>97</sup> Ex peón de vía, 64 años. Fragmento de la entrevista “recording20131011\_010” con fecha de 23 de agosto 2015.

<sup>98</sup> Medrano Luna, Gabriel, *¡Ay, Morena Encantadora! El folclor literario ferrocarrilero de Aguascalientes*, Instituto Cultural de Aguascalientes, México, 2008, p. 29.

## CAPÍTULO 2

### Patrimonio cultural ferrocarrilero: consideraciones teóricas

*Existir socialmente es también ser reconocido,  
y por cierto ser reconocido como distinto.*

*“L’identité et la représentation”  
Pierre Bourdieu*

Pasar *del acero al asfalto* ha sido un proceso donde las comunidades derivadas de Cuadrillas Sistemales han tenido que reconfigurar una serie de significaciones, valoraciones, prácticas y construcciones del mundo para adaptarse a la vida actual.

El espacio, las formas de vida cotidiana, la memoria y el sentimiento de nostalgia por lo que se “era”, es lo que embarga a la comunidad de ex peones de vía de Naucalpan, quienes lidian a diario entre el sentirse ferrocarrileros pero excluidos por los ojos de los demás que los etiquetan de “pobres”. La negociación continua entre el *ser* y lo que implica *ser* son parte del proceso de construcción del patrimonio de la comunidad.

En el capítulo anterior se ha descrito el caso de estudio y la identificación de la comunidad derivada de Cuadrilla Sistemal como un grupo social y, como tal, presenta un sistema de significaciones y prácticas particulares de la comunidad para identificarse y representarse a sí mismos como miembros, diferenciándose de otros. En otras palabras, por la particular trayectoria de los peones de vía ferrocarrileros y sus familias, tienen un sistema cultural propio que los identifica de otros grupos, ya que como dirían John y Jean Comaroff “la cultura siempre contiene dentro de sí mensajes, imágenes y acciones polivalentes debido a que la cultura esta históricamente situada y sus significados se definen y redefinen en la acción”.<sup>99</sup>

---

<sup>99</sup> Comaroff, John y Jean, *Ethnography and the historical imagination*, Westview Press, E.U.A., 1992, p. 30.

Hablar de las modificaciones, adaptaciones y continuidad de ciertos signos de un grupo ante la perpetua transformación de los grupos sociales es hablar de un proceso de *herencia negociada*, un proceso de patrimonio cultural.

Por lo que en este capítulo presentaré la discusión teórica sobre el patrimonio cultural, en específico, me enfocare en “desmenuzar” los conceptos de memoria colectiva, identidad, espacio social y prácticas cotidianas y como se relacionan entre sí para la configuración del patrimonio cultural, así mismo ocuparé el espacio para esclarecer los conceptos utilizados a lo largo del texto, su aplicación y pertinencia para esta investigación,

### **Preocupación institucional por la conservación de bienes ferrocarrileros después de la privatización de FNM**

La privatización de FNM, no sólo causó un cambio en los procesos de significación de los ferrocarrileros; también desde las instituciones surgió un fuerte interés en la recuperación y preservación de bienes ferrocarrileros nacionales. Respecto al *Patrimonio Ferroviario*<sup>100</sup>, se trata de una categoría que nace desde el Estado en el contexto particular de la privatización de FNM, podría decirse que mientras la paraestatal moría, se empezaba a construir la concepción sobre el *Patrimonio Ferroviario* en un proceso de “oficialización” del valor de los bienes férreos. Lo anterior generó una serie de desencuentros entre las instancias gubernamentales y los sectores ferrocarrileros. Por una parte, existía y existe por parte de los ferrocarrileros cierto rencor contra los cuerpos estatales; ya que posterior a la privatización, no sólo muchos de ellos se quedaron sin empleo, si no también que se les desprendió de modos y formas de vida. Nos dice un habitante de la comunidad de ferrocarrileros:

...fíjese, antes yo era un gran admirador de nuestro gobierno, todas sus instituciones, sus programas, hasta priista era... pero con la privatización... con la manera en que se nos trató. Vinieron los extranjeros y unos ‘ratas’ nos vendieron por quien sabe cuánto dinero. Ahora, hasta **nuestras cosas** nos están quitando. Fíjese, tengo un primo en Puebla que me contó que el

---

<sup>100</sup> Quisiera aclarar que al referirme a *Patrimonio Ferroviario*, me refiero a la categoría estatal del patrimonio, muy diferente a la construcción social del patrimonio ferrocarrilero (aspecto central para el análisis de la presente investigación), por ende lo encontrará marcado en el texto de forma diferente.

museo que esta allá no tienen cosas de Puebla, tienen cosas de otros centros ferrocarrileros. Ahora resulta que unas pinzas están en un museo, ¿en el museo pa' que?<sup>101</sup>

Como podemos observar en el anterior testimonio existe un sentimiento de expolio, abandono e indignación por parte del estado por lo ocurrido con FNM. Por otra parte, en el momento en que el gobierno mexicano toma la titularidad de los bienes ferrocarrileros para su protección, también genera un proceso de expropiación simbólica del bien, apartándolo de quien le da un uso, de los ferrocarrileros. Tal contexto provocó que el nacimiento de la categoría Patrimonio Ferrocarrilero en México, sea de un tenor muy particular y controversial.

Otro aspecto para tener en cuenta al momento de hablar de *Patrimonio Ferroviario*, es el aspecto temporal. A diferencia de otro tipo de “patrimonios” bajo el resguardo del Estado, como el patrimonio arqueológico, donde lo que pondera la importancia de su resguardo es justamente su antigüedad y por ende que la activación cultural del bien se encuentra a poco más de 500 años de sus usufructuarios. En el caso ferrocarrilero, algo como unas pinzas que era una herramienta de trabajo básica de un día para otro se “patrimonializa” por externos y lo colocan en una disposición pública, apareciendo en un museo, por mencionar el caso citado.

Como ya se ha mencionado, después de la desincorporación de FNM, las instancias gubernamentales empezaron a tener particular interés por la conservación de los bienes férreos, misma que se ve reflejada en la creación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en 1988.<sup>102</sup> El interés por la protección del *Patrimonio Ferroviario* ha continuado desde aquel entonces, incluso el Museo amplió su campo de trabajo hacia la difusión del patrimonio al adquirir el estatus de Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

A pesar de que se han realizado labores de difusión del patrimonio ferrocarrilero por parte de los organismos antes mencionados, estas se han quedado en un trabajo museográfico tradicional de exhibición de piezas. Cabe mencionar que este fenómeno no es exclusivo del

---

<sup>101</sup> Fragmento de la entrevista “A\_A0000063”, realizada a ex mayordomo jubilado, 69 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 30 de agosto 2015.

<sup>102</sup> Véase en *Página Web oficial del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos*: <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/acerca.php> Fecha de consulta: 28 de noviembre 2014.

sector ferrocarrilero, sino del patrimonio industrial en general, el cual se sustenta en la idea de *monumentalidad y antigüedad*<sup>103</sup> de las máquinas o frentes industriales dejando de lado su importancia social y de significación cultural, ya ni decir del reconocimiento a los obreros.

Por ejemplo, entre las labores más comunes de difusión del patrimonio ferrocarrilero se encuentran la exhibición de *equipo ferrocarrilero*<sup>104</sup> y el préstamo de exposiciones, la publicación de una revista digital de nombre *Mirada Ferroviaria* de un corte histórico y dirigido al sector académico, la creación del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias y la promoción de conciertos de música clásica donde se reproduce la *Sinfonía de Vapor*.<sup>105</sup>

A pesar de la importancia de estas acciones para el rescate y documentación del *Patrimonio Ferroviario*, en muchas ocasiones, no se toman en cuenta las voces de los obreros ferrocarrileros, quienes son en primera instancia, la fuente de primera mano sobre el patrimonio ferrocarrilero desde un plano social y cultural. Más allá del imaginario que se ha construido al respecto de los ferrocarriles (sobre todo en la época de vapor), los organismos antes mencionados entienden el patrimonio cultural ferrocarrilero como un acervo de todo aquello que tenga relación material con el ferrocarril. Se ha dejado de lado la pregunta: ¿qué pasó con los ferrocarrileros después de la privatización? Cuando son justamente los miembros del sector obrero ferrocarrilero quienes dan significaciones y valorizaciones a lo que fue el ferrocarril en México, es decir, su carácter de patrimonio cultural. Incluso en el discurso museográfico del Museo **Nacional** de los Ferrocarriles Mexicanos de Puebla, se habla de los ferrocarriles sin hablar de los ferrocarrileros y de su existencia en la actualidad.

La situación actual de los ex ferrocarrileros es compleja, va desde el sentimiento de traición, abandono y añoranza a partir de la privatización de FNM hasta conflictos jurídicos por la regularización de jubilaciones, predios, edificios y vagones. Cabe mencionar que en

---

<sup>103</sup> Principio bajo el cual se determina que debe ser considerado como Patrimonio Nacional. Véase en Dore, Christopher D., y Sandra L. López Varela, "Regresando del Futuro con nuevas perspectivas para la Administración del Patrimonio Arqueológico de Morelos", en López Varela, Sandra L. (Coord.), *La Arqueología en Morelos. Dinámicas Sociales sobre las Construcciones de la Cultura Material*, Congreso del Estado de Morelos-UAEM-Ayuntamiento de Cuernavaca, México, pp. 201-237.

<sup>104</sup> Así se le llama a los bienes muebles ferroviarios.

<sup>105</sup> Obra musical escrita por Melesio Morales, para la inauguración del tramo férreo México-Puebla en 1869.

la última década se ha relacionado al tren con un prejuicio de lo marginal, derivado de la imagen mediática que lo liga a la figura del inmigrante centroamericano. Las nuevas generaciones a quienes no les tocó viajar en tren mantienen una referencia directa del ferrocarril con “la bestia”.<sup>106</sup> Lo cual ha impactado directamente en la imagen de los ferrocarrileros, sobre todo de aquellos que aún continúan viviendo en los vagones de tren. Entender al patrimonio cultural ferrocarrilero como un proceso de significaciones y de acción social sería de importancia para su sobrevivencia en términos prácticos para las comunidades ferrocarrileras.

Es de gravedad la falta de estudios sobre los procesos de formación y configuración del patrimonio industrial ferrocarrilero desde un enfoque sociocultural, ya que la falta de ellos y la declaratoria patrimonial por parte de las instituciones hacia monumentos antiguos termina por generar, como diría Mónica Lacarrieu,<sup>107</sup> *cartografías de poder* que repercuten en la desvalorización de los procesos sociales y de los individuos como generadores de lo que llamamos patrimonio cultural.

### **Discusión teórica**

Existe una vasta colección de definiciones sobre patrimonio cultural, patrimonio industrial y patrimonio ferrocarrilero, –entre otros conceptos utilizados en la investigación– por ello no me concentraré en una revisión minuciosa sobre los conceptos (origen y diversidad de posturas), ya que una revisión exhaustiva podría consumir espacio, tiempo y la intención de esta investigación podría no quedar clara.

Por tal motivo, en esta sección me limitaré a definir los conceptos centrales desde una postura social: patrimonio cultural, patrimonio industrial, patrimonio cultural ferrocarrilero,

---

<sup>106</sup> Nombre popular que recibe una ruta ferroviaria de mercancías que cruza México de Chiapas a la frontera norte del país, la cual es abordada de manera ilegal por los migrantes, en su mayoría de origen centroamericano, que se dirigen a Estados Unidos. Viajar sobre “la bestia” es peligroso, los migrantes corren el riesgo de ser maltratados, asaltados, violados e incluso arrojados del mismo tren. El motivo por el que los migrantes exponen su vida al viajar sobre los furgones de carga es porque les permite evitar los 48 centros de detención mexicanos y numerosos puestos de control de inmigración.

<sup>107</sup> Lacarrieu, Mónica, “¿Es necesario gestionar el patrimonio inmaterial? Notas y reflexiones para repensar las estrategias políticas y de gestión”, *Boletín de gestión cultural*, No. 17: Gestión del patrimonio inmaterial, Septiembre 2008, Argentina. Disponible en línea: [http://: www.gestioncultural.org/boletin/2008/bgc17-MLacarrieu.pdf](http://www.gestioncultural.org/boletin/2008/bgc17-MLacarrieu.pdf) Fecha de consulta: 8 de abril de 2015.

construcción social del espacio, prácticas cotidianas, memoria colectiva e identidad ferroviaria.

### Patrimonio cultural

Las definiciones que se tienen sobre el concepto de patrimonio cultural son innumerables y diversas en su contenido, por lo que tomaré un concepto base que respaldará mi discusión sobre el concepto de patrimonio ferroviario.

El patrimonio cultural puede ser entendido de dos maneras: por un lado como un acervo y por otro como un proceso de construcción sociocultural.<sup>108</sup> En la primera concepción se entiende al patrimonio como algo protegido por ley o decreto porque se considera importante para la historia nacional o universal, tal es el caso de la protección que da UNESCO<sup>109</sup> por medio de decretos; lo que de cierta forma demanda un estado estático para que se conserve como una ventana al pasado de la humanidad. Dicha noción es la que se ha utilizado para el caso mexicano en el cual se ha generado un acervo de bienes culturales seleccionados por el Estado para la construcción de una narrativa e identidad nacional. Recordemos que la concepción de patrimonio si nace en un contexto de presentación y construcción de los Estados-Nación, lo que implica una democratización en la valoración del bien, aspecto controversial al momento de hablar de diversidad cultural.

Sin embargo, la noción de patrimonio como acervo no me es de utilidad para el análisis de la presente investigación, debido a que más que un nombramiento del patrimonio de las comunidades ferroviarias, me interesa el proceso de construcción de ese patrimonio. Hago la aclaración para evitar caer en controversia sobre el carácter del concepto patrimonio cultural y hacer más claro el planteamiento de este capítulo.

Desde los orígenes del concepto, la noción de patrimonio deriva del latín *Patrimonium* lo que en el derecho romano significaba un conjunto de bienes que se poseen por herencia o

---

<sup>108</sup> Rosas Mantecón, Ana, "Las disputas por el patrimonio. Transformaciones analíticas y contextuales de la problemática patrimonial en México" en García Canclini, Néstor (coord.), *La antropología urbana en México*, FCE-CONACULTA-UAM, México, 2005.

<sup>109</sup> Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, las siglas se derivan de su enunciación en inglés *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*.

legado familiar.<sup>110</sup> Posteriormente –con la creación de los Estados-Nación–, evoluciona para considerar al patrimonio estrechamente vinculado a la idea de acervo de obras apreciadas como valiosas y dignas de ser conservadas para representar un país. Y como acervo su aspecto característico es que selecciona, no recolecta todo, sólo lo más “representativo”, lo grande, lo majestuoso, en general algo que permanezca en el tiempo para que el resto del mundo vea lo glorioso que “éramos” como humanos, como mexicanos o como Estado-Nación.

Recordemos que esta concepción de patrimonio nace en un contexto nacional donde era necesario la presentación política del país ante otros Estados como un gran acervo cultural. Por la diversidad cultural del país y la tortuosa historia política nacional, los postulados básicos de la conformación del Estado-Nación (democracia, unidad territorial, homogeneidad poblacional, igualdad, orden) eran difíciles de aplicarse a la realidad, por ello para hacer posible la construcción de una Nación era necesario el establecimiento de una delimitación territorial, datos sobre la producción y población, pero también la creación de una narrativa oficial sobre el país, generando así el mito de origen de la Gran Tenochtitlan, el majestuoso pasado prehispánico, y para ello, era necesario el sustento material, lo que se traduciría posteriormente en la protección del patrimonio nacional a través del Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura. Es por ello que en México existe una tradición en el ámbito patrimonial de la recolección y exposición de lo monumental.

Lo que nos lleva al cuestionamiento recurrente y actual del tema patrimonial: ¿Quién determina que es lo digno de conservarse? Evidentemente no se trata de un ejercicio democrático. Según la postura de Prats, la selección de lo que será nombrado patrimonio tiene que ver con valores hegemónicos, de las autoridades institucionales y de una *elite* que

---

<sup>110</sup> Giménez, Gilberto, *Patrimonio e identidad frente a la globalización*, Cuaderno 13, p. 178. Disponible en línea: <http://www.cultura.gob.mx/turismocultural/cuadernos/pdf13/articulo16.pdf> Fecha de consulta: 2 de agosto 2016.



define que entra y que no en el “anaquel de lo valioso”.<sup>111</sup> El patrimonio entendido como acervo

no es otra cosa que la selección de ciertos bienes de diversas culturas en función de criterios esencialmente occidentales. La cultura occidental dominante en México ha incorporado estos mecanismos de selección y los ha aplicado en sus esfuerzos por constituirse en cultura nacional, única, homogénea y generalizada.<sup>112</sup>

En México la concepción de lo patrimonial se ha concentrado en la idea de acervo, conservando en su mayoría bienes arqueológicos, históricos y artísticos que se encuentran protegidos por la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas de 1972, donde –en muchas ocasiones– no se contempla el sentido social de tales bienes, más allá de su importancia histórica nacional.

Por lo que los trabajos patrimoniales por parte de las instituciones gubernamentales competentes, se han concentrado principalmente en la preservación del patrimonio tangible y monumental, a través de acciones de registro y protección legal de los bienes, manuales de conservación, difusión, campañas en contra de la venta ilícita de piezas.

Tales condiciones han dado como resultado un acervo estático, sin modificación y al mismo tiempo sin involucramiento con el resto de la sociedad, generando que esos bienes archivados pierdan *alma*, es decir, que pasen a considerarse sólo como objetos, perdiendo el simbolismo y la valoración por parte de grupos de la sociedad. No se trata que todos tengan que valorar al *objeto patrimonializado*, sino que ya no está inserto en una valoración emotiva, porque ya no hay apropiación por parte de un grupo o grupos que lo consideren importante más allá de los profesionales dedicados a su estudio y protección. Con lo anterior no quiero decir que ningún *objeto patrimonializado* sea valorado o apreciado por algún sector, pero sí es un fenómeno que se presenta de manera constante. Como diría Rosas Mantecón “La conceptualización del patrimonio como acervo es en mayor o menor medida estática: asume que la definición y apreciación de los bienes culturales está al margen de conflictos de clases y grupos sociales”.<sup>113</sup>

---

<sup>111</sup> Prats Canals, Llorenç, “El concepto de patrimonio cultural”, en Revista *Política y sociedad*, Núm. 27, 1998, España, p. 66.

<sup>112</sup> Bonfil Batalla, Guillermo, *Pensar nuestra cultura*, Alianza Editorial, México, 1991, pp. 130-131.

<sup>113</sup> Ana Rosas Mantecón, *op. cit.*, p. 70.

De hecho esta concepción provocó un desinterés generalizado de la sociedad civil por el patrimonio. Tal desinterés

...visto como producto ya no de la ignorancia o de una falla en el reconocimiento de nuestra herencia cultural, sino de las condiciones desiguales en las que se constituyó -y sigue reproduciéndose- y las repercusiones políticas que tiene para el presente. Se logra entonces incorporar la dimensión del conflicto al conjunto del análisis del patrimonio cultural, reconociendo las desigualdades tanto en su conformación histórica como en su aprovechamiento actual.<sup>114</sup>

Por otra parte, el concepto de patrimonio cultural entendido como acervo ha tenido muchas críticas desde la propia sociedad civil hasta la academia misma, donde se propone entender al patrimonio cultural como una construcción sociocultural. Actualmente existen múltiples estudios patrimoniales de corte social, tomando al patrimonio como algo que los grupos sociales deciden heredar porque es valorado simbólicamente y emotivamente bajo una lógica cultural.

Cabe destacar que dicho salto teórico tiene que ver con el giro conceptual de la propia definición de cultura.<sup>115</sup>

A partir de la década de 1970 [se] define la cultura en términos simbólicos como *telaraña de significados*, como *estructuras de significación socialmente establecidas*.” [...] [Dando] inicio a lo que suele llamarse “fase simbólica” en la formulación del concepto de cultura. La cultura ya no se presenta ahora como “pautas de comportamiento”, como en la década de 1950, sino como “pautas de significados”. En esta perspectiva podemos definirla como “la organización social de significados, interiorizados de modo relativamente estable por los sujetos en forma de esquemas o de representaciones compartidas, y objetivados en formas simbólicas, todo ello en contextos históricamente específicos y socialmente estructurados”. [Cursivas y entrecomillado del autor]<sup>116</sup>

En esta misma concepción la cultura depende de los recursos y habilidades puestos a funcionar en el proceso de la interpretación, es en ese proceso de interpretación donde podemos detectar cierto sistema de valoraciones, los cuales servirán como criterios generales para la construcción social del patrimonio cultural.

Siguiendo la anterior postura teórica, estoy tomando por patrimonio cultural un proceso sociocultural y que por ser una construcción social surge de un conjunto de “determinados

---

<sup>114</sup> *Ibid.*, p. 71.

<sup>115</sup> Los conceptos que definiré a lo largo del capítulo (memoria, identidad, espacio, prácticas cotidianas) han tenido una transformación similar.

<sup>116</sup> Giménez, Gilberto, “Cultura, identidad y memoria. Materiales para una sociología de los procesos culturales en las franjas fronterizas”, en *Frontera Norte*, Vol. 21, Núm. 41, enero-junio, México, 2009, pp. 7-32.

bienes o capacidades, que son seleccionados como integrantes del patrimonio, de acuerdo a jerarquías que valorizan a unas producciones y excluyen otras”.<sup>117</sup> He decidido tomar dicha definición debido a que es una manera distinta de ver al patrimonio cultural, donde lejos de quedarse en la convencional definición -no por ello menos cierta- de un conjunto de expresiones y producciones culturales materiales e inmateriales que forman parte de la herencia cultural de un grupo; Rosas Mantecón imprime la noción de construcción social como un elemento clave que implica que el patrimonio cultural no está dado, sino que es negociado por el grupo.

Este concepto de patrimonio rompe con el esquema de ver al patrimonio como un acervo de bienes y recursos culturales del pasado que se imprimen en el presente, sin ningún plano de negociación, como si ese acervo fuese valorado de igual forma por todo un grupo y de igual manera a lo largo del tiempo. Abre paso a analizar las disyuntivas con respecto al patrimonio cultural de un grupo, evidentemente no se puede dejar el tema de la trascendencia cultural, pero ya no se ve como una estampa heredada e inmóvil, sino como una construcción histórica en donde ha habido distintas valoraciones de aceptación o rechazo de dicho patrimonio, lo que implica reconocer las tensiones y el conflicto existente en su proceso de definición. Es el salto del “anaquel de antigüedades” a la acción política colectiva.

Debemos de tener en cuenta que el proceso de definición, construcción y configuración constante del patrimonio cultural de un grupo “implica la apropiación colectiva, en forma de legado o “bien común”, de un conjunto selecto de vestigios y productos del pasado que pueden ser tanto materiales como ideales e intangibles”.<sup>118</sup> Es decir, existe una selección, filtración y jerarquización de los bienes culturales para conferirles protección y uso en función de intereses variados, un proceso colectivo que no está exento del conflicto por la toma de decisiones con respecto a lo que se preserva, además de que no todos los miembros de una comunidad atribuyen los mismos significados a un bien cultural, además de que

---

<sup>117</sup> Ana Rosas Mantecón, *op. cit.*, p. 65.

<sup>118</sup> Gilberto Giménez, *Patrimonio e identidad frente a la globalización, op. cit.*, p. 178.

tales estimaciones “forman parte de un *continuum* cultural en el que se inventan, intercambian y redefinen usos y costumbres en cada generación”.<sup>119</sup>

Por tal motivo, “la construcción del patrimonio es una operación dinámica, enraizada en el presente, a partir del cual se reconstruye, selecciona e interpreta el pasado. No se trata del homenaje a un pasado inmóvil, sino de la invención *a posteriori* de la continuidad social en la que juega un papel central la tradición”.<sup>120</sup> Cabría destacar que dicha construcción del patrimonio se da a través de un proceso de representaciones socio-históricas y resignificaciones de la memoria del grupo para la conformación de su identidad actual.<sup>121</sup>

Efectivamente, una puerta de estudio que se abre a partir de la concepción del patrimonio como construcción social es la presencia de la identidad en la ecuación *memoria-negociación-patrimonio*, donde materiales culturales extraídos de una memoria colectiva son negociados para generar el patrimonio cultural, siendo este también la presentación y representación del grupo.

Los grupos se apropian de elementos culturales diversos que son frecuentemente utilizados como instrumentos de identificación colectiva en diferenciación con otras colectividades. Este proceso de identificación es muy similar al proceso de construcción del patrimonio, ya que al igual que éste, la identidad es un proceso de negociación, es así como podemos entender al Patrimonio como un entramado de “materiales culturales de construcción” utilizados como identificación e identidad de una comunidad.

El proceso de construcción del patrimonio se convierte en un acto creativo donde la selección de elementos culturales extraídos de la *tradición*<sup>122</sup> se recrean, se reacomodan e incluso retoman elementos nuevos. Este acto creativo detona diferentes estratos de valor simbólico, valor político, es constitutivo de la memoria, la territorialidad y la identidad. Estas múltiples dimensiones de valor se encuentran interrelacionadas y en tales redes se

---

<sup>119</sup> Arizpe, Lourdes, “Los debates internacionales en torno al patrimonio cultural inmaterial”, en *Cuicuilco*, vol. 13, núm. 38, septiembre-diciembre, México, 2006, p. 17.

<sup>120</sup> Hobsbawn, 1983 citado en Ana Rosas Mantecón, *op. cit.*, p. 66.

<sup>121</sup> Machuca Jesús Antonio, “Reconfiguración del Estado-Nación y cambio de la conciencia patrimonial en México” en Béjar, Raúl y Héctor Rosales (coords.) *La identidad nacional mexicana como problema político y cultural. Nuevas miradas*. UNAM-Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Cuernavaca, 2005, p. 155.

<sup>122</sup> Entiendo por tradición lo que pasa de uno a otro (individuo, grupo, generación) buscando continuidad.

genera la apropiación social de esos bienes, y por ende, los procesos de transmisión ligados a un contexto social específico.

En este sentido el patrimonio cultural tiene una carga política fuerte, porque el patrimonio ya no sólo se trata del estudio cultural, conocimiento de la diversidad, sino que se trata de un tema de empoderamiento y posicionamiento de las voces locales, diferentes y divergentes en un contexto global. Por ende, en los procesos de construcción del patrimonio podrían ser narrados desde sus propios contextos y desde sus propios creadores.

En cuanto a la relación local-global, centro-periferia el patrimonio podría cumplir con la función social de refugio ante el sentimiento de abandono, según Lourdes Arizpe “en vista de las crecientes desigualdades económicas, la inseguridad política y el debilitamiento del mandato del Estado para garantizar el bienestar de sus ciudadanos, la gente se ha arropado en sus culturas en busca de certidumbres”.<sup>123</sup> Tal vez la ola de estudios sobre las identidades culturales sea un síntoma de lo anteriormente mencionado.

El proceso de construcción del patrimonio es lo que está ocurriendo en la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan. Ante el origen de Cuadrilla Sistemal de la comunidad, los múltiples “terruños” de origen de sus miembros, un constante ir y venir a lo largo del “camino de acero” y la necesidad de quedarse como comunidad fija a partir de la privatización, sin duda, son elementos contextuales que han generado fuertes encuentros culturales. Al llegar a un lugar fijo y no ser, ni tener la misma historia que el resto de personas asentadas en Naucalpan han generado choques identitarios entre el “ellos y nosotros”, donde el cobijo del recuerdo, la añoranza y ese conjunto de elementos culturales importantes para la comunidad de ferrocarrileros en constante selección y negociación construye su patrimonio, y con dicho proceso han reforzado su posicionamiento político e identitario en la zona.

### Patrimonio industrial

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones sobre el concepto de patrimonio cultural, demos paso al concepto de patrimonio industrial, el cual a pesar de ser una rama de estudio

---

<sup>123</sup> Lourdes Arizpe, *op. cit.*, p. 14.

derivada del patrimonio cultural, en la mayoría de los casos, se define como un acervo material que surge del proceso de industrialización.

El patrimonio industrial puede considerarse como uno de los campos patrimoniales menos estudiados, en primera instancia, por el imaginario con respecto a lo industrial, el cual es entendido como desposeído de cultura, ligado a la figura de maldad por la producción capital y la contaminación ambiental. Sin embargo, España ha sido uno de los países que han desarrollado la mayor parte de las herramientas en el rubro, por lo que la mayoría de los apoyos conceptuales que utilizaré serán de autores y asociaciones españolas.

Este campo especializado del estudio patrimonial tiene su origen

a partir de una publicación de Michel Rix titulada "El Historiador Amateur" en el año 1955, donde se enfatiza la importancia de la conservación de los testimonios heredados de la revolución industrial, tanto por el valor histórico que poseen como por su importancia en la formación de la identidad de los grupos sociales involucrados. A partir de esta fecha, y durante las décadas del 50 y del 60' se comenzarían con los primeros estudios sobre arqueología industrial en Inglaterra, Estados Unidos y otros países.<sup>124</sup>

A pesar de que en el origen del concepto se contempla la importancia de la identidad de los grupos industriales, en general, el término de patrimonio industrial es reducido a un cúmulo de edificios, maquinaria y tecnologías industriales que tienen particularidades estéticas, arquitectónicas e históricas, es decir, se queda en el plano *monumental* y en la noción del patrimonio como acervo. En la mayoría de las definiciones de patrimonio industrial no se toma en cuenta el ámbito inmaterial-sociocultural de dicho patrimonio, se deja de lado los saberes y las prácticas de los trabajadores industriales que dan valor y significancia a los elementos materiales; ya no hablemos de una concepción del patrimonio industrial como una construcción social.

Incluso la definición que da la *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* se queda en el plano antes mencionado, al definir al patrimonio industrial como conjunto de

---

<sup>124</sup> Guzmán Ramos, Aldo y Guillermina Fernández, "El patrimonio industrial desde perspectivas multidisciplinares", en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Serie documental Geo Critica, Vol. VIII, núm. 480, 20 de diciembre de 2003, Universidad de Barcelona, España. Disponible en línea: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-480.htm> Fecha de consulta: 11 de julio 2016.

bienes materiales de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico y que se consideran de valor para preservarlos para las futuras generaciones. No sólo lo forman los lugares productivos, sino, además, aquellos edificios y construcciones relacionados con ellos.<sup>125</sup>

Podemos volver a observar la noción de patrimonio como acervo, sin embargo, es importante comprender que también este tipo de concepciones tienen que ver con el ya mencionado estereotipo sobre lo industrial, por ejemplo, la siguiente concepción:

Podría decirse que la condición inicial para que una sociedad pueda llegar a considerar patrimonio los restos materiales de la industrialización es que ya no sea una sociedad industrial. **La fábrica dura, inhumana no despierta el “cariño” de los trabajadores**, y sólo cuando la industria, en su sentido más clásico, ha dejado de ser necesaria, se “cosifica” y se convierte en un ícono, en un elemento de identidad colectiva. Para que el pasado se convierta en patrimonio, primero ha de dejar de estar vivo” [resaltado propio]<sup>126</sup>

En este ejemplo, es clara la presencia de un estereotipo de los contextos industriales, se percibe a la industria como “dura” e “inhumana”. Además de la generalización de que ningún trabajador podría sentir “cariño” por la fábrica. No omito que en múltiples ocasiones los contextos industriales estén envueltos en situaciones de explotación laboral, sin embargo, tampoco existe una sola valorización para los contextos industriales y es ahí en donde aparecen los procesos de construcción del patrimonio. Me parece por demás precipitada la declaración sobre la muerte de las significaciones y emotividades sean positivas o negativas para la *patrimonialización*.

En el caso de estudio que compete a esta investigación, los trabajadores ferrocarrileros peones de vía, trabajaban en condiciones deplorables, con poca seguridad social, carencia de servicios básicos y ni hablar de la explotación laboral, independientemente de la constante narrativa de la denuncia de sus condiciones, los ferrocarrileros también expresan que se sienten parte del grupo por ser peones de vía, existe un sentimiento de orgullo por la

---

<sup>125</sup> Casanelles I Rahóla, Eusebi, “Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional”, *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, s/a. Disponible en línea en: [http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/mc/bienes culturales/n-7/capitulos/11-Nuevo\\_concepto.pdf](http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/mc/bienes culturales/n-7/capitulos/11-Nuevo_concepto.pdf) Fecha de consulta: 1 de mayo 2015.

<sup>126</sup> Lalana Soto, Jose Luis y Luis Santos y Ganges, “Las fronteras del patrimonio industrial” en Revista digital *Mirada Ferroviaria*, núm. 13, enero-abril 2011, p. 41. Disponible en: [http://www.museoferrocarriles.cuadriga.com.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada\\_ferroviaria\\_13\\_digital\\_0.pdf](http://www.museoferrocarriles.cuadriga.com.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_ferroviaria_13_digital_0.pdf) Fecha de consulta: 17 de mayo 2016.

importancia de su labor para el desarrollo del país y la memoria de esa situación es lo que actualmente genera puntos de encuentro entre los miembros de la comunidad. No quiero que se mal interprete esto como una justificación de las pésimas condiciones laborales de los trabajadores, sólo coloco el caso para ejemplificar el abanico grande de lecturas que puede tener una situación y que la construcción del patrimonio cultural no discrimina entre buenas o malas experiencias. Cuando se habla del ámbito afectivo del patrimonio este no está referido exclusivamente al “cariño”, sino a los afectos, sean positivos o negativos para el grupo.

Cabe destacar que para el caso mexicano, la política pública aplicada al patrimonio industrial inicia en los 90 con la privatización de FNM y el surgimiento de la categoría *Patrimonio Ferroviario*. Se podría decir que el concepto de patrimonio industrial era y sigue siendo poco utilizado, prácticamente el único patrimonio industrial conocido era el ferrocarrilero.

A partir de la década de 1980, con las nuevas formas de entender a las ciudades como un territorio históricamente construido en el cual ocurren y se han desarrollado determinados procesos sociales y culturales que intervienen en la experiencia de vida de sus habitantes,<sup>127</sup> también se empieza a dar una nueva concepción y trato a los temas industriales, generando definiciones más favorables para el enfoque que deseo dar a la investigación,

“patrimonio industrial”, el cual “se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa la energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, la vivienda, el culto religioso o la educación”.<sup>128</sup>

En la anterior definición ya es más clara la concepción los elementos simbólicos como importantes, pero aun en un segundo plano, pienso que el cambio de noción tiene que ver con el surgimiento del concepto patrimonio inmaterial entendido como “los usos, la representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas junto con los objetos, artefactos y

---

<sup>127</sup> Delgadillo, Victor, *Patrimonio histórico y tugurios. Las políticas habitacionales y de recuperación de los centro históricos de Buenos Aires, Ciudad de México y Quito*, UACM, México, 2011, pp. 45-91.

<sup>128</sup> *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial*, Comité Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH)-ICOMOS, Moscú, Julio 2003.



espacios culturales que le son inherentes, que las comunidades, individuos y pueblos reconozcan como valioso”.<sup>129</sup> Lo que explicaría la similitud en la estructura y contenido de ambas definiciones.

El gobierno de España define al patrimonio industrial como:

“el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y *sistemas de sociabilidad* relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la “revolución industrial”. Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se insertan, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y *sus prácticas de carácter simbólico*” [resaltado propio]<sup>130</sup>

En esta definición ya podemos observar que se toman en cuenta aspectos de carácter inmaterial, como los sistemas simbólicos y de sociabilidad con respecto al contexto laboral de los trabajadores (saberes, conocimientos, formas de interacción laboral, prácticas, etc.), lo que es de gran avance para el concepto de patrimonio industrial, ya que permite introducir el análisis desde la perspectiva de la apropiación, resignificación y valoración del patrimonio.

Sin embargo, me permito diferir del concepto en el aspecto que tiene que ver con la noción de temporalidad, ya que al mencionar “...las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la ‘revolución industrial’...” vuelve a estancarse en el plano temporal del pasado, como todo aquello existente desde la Revolución Industrial que llegó a través del tiempo a la actualidad de una manera intacta y sin resignificaciones por parte de sus creadores, lo que también es inconveniente para la noción de patrimonio cultural ferrocarrilero. En este sentido, no se está viendo al patrimonio industrial como una construcción social desde la perspectiva de patrimonio cultural de Rosas Mantecón, anteriormente expuesta. Por lo que retomaré el concepto con su debido “ajuste de cuentas” y teniendo presente que el

---

<sup>129</sup> *Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial*, UNESCO, París, octubre 2003. El patrimonio cultural puede estar conformado tanto de elementos materiales como simbólicos, sin embargo, no haré la distinción entre patrimonio material e inmaterial porque no creo que la división sea tan fácil de realizarse, sobre todo cuando entendemos al patrimonio cultural como constructo social.

<sup>130</sup> *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*, Gobierno de España, 2011, p. 9.

patrimonio industrial es una construcción social, es decir, que está sujeto a la negociación de un grupo o varios.

Ahora pasaré a la definición del concepto patrimonio industrial ferrocarrilero, con respecto a dicho concepto ocurre algo similar al concepto anterior, pues varias definiciones para referirse al patrimonio industrial ferrocarrilero, rescatan el concepto de patrimonio industrial de la *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* y expresan que el patrimonio ferrocarrilero es una rama del patrimonio industrial.

También algunos investigadores que han detectado el problema han generado sus propias definiciones como la siguiente:

Se hace evidente que el Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario abarca no sólo una gama amplia y variada de elementos, sino además, como sostiene la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario (2004), “también es patrimonio ferroviario la cultura del trabajo, la transmisión oral, el legado territorial que las instalaciones ferroviarias han modificado en el tiempo, el conocimiento científico o técnico o los modos de gestión empresarial.”<sup>131</sup>

Concepto que es de utilidad ya que es de los pocos que muestra el interés por las personas que significan los espacios.

Las limitaciones del concepto de patrimonio industrial, también repercuten en el concepto de patrimonio industrial ferrocarrilero, limitándolo a lo material en tanto cumplan con el aspecto monumental y antiguo, terminando en una lista de objetos, considerando patrimonio ferrocarrilero agujas, vías, casas redondas, estaciones, máquinas y vagones de tren, instrumentos laborales, etc.

Tal noción ha provocado que el Patrimonio Industrial Ferroviario (PIF) se clasifique en:

- Vehículos
- Muebles de estaciones, de talleres, herramientas de todo tipo, uniformes, pequeño material, teléfonos, etc. un reloj de una estación, el pupitre de una locomotora, un pantógrafo, un aislador de catenaria, etc.

---

<sup>131</sup> García Álvarez, Alberto, *Patrimonio ferroviario Aragonés, propuesta para una red de museos especializado*, p. 242 Disponible en: [http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/EducacionCulturaDeporte/Documentos/docs/Areas/Jornadas/Jornadas\\_Patrimonio\\_Industrial/16%20Patrimonio%20ferroviario%20aragon%C3%A9s.pdf](http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/EducacionCulturaDeporte/Documentos/docs/Areas/Jornadas/Jornadas_Patrimonio_Industrial/16%20Patrimonio%20ferroviario%20aragon%C3%A9s.pdf) Fecha de consulta: febrero 2015.

– Edificios y grupos de edificios ferroviarios, las estaciones, tanto de viajeros como de mercancías, talleres y depósitos.

– Instalaciones específicamente ferroviarias: placas giratorias, aguadas, cargadores de fuelóleo, depósitos de combustible.

– La infraestructura (plataformas, puentes, túneles), la vía y sus elementos constitutivos y las instalaciones fijas asociadas a la línea ferroviaria (catenaria, señalización comunicaciones).

–Conjuntos, un museo, un poblado ferroviario, los edificios e instalaciones en el entorno de una estación, una pequeña línea ferroviaria, que presentan unas señas de identidad propias, siendo su valor mayor que de las partes aisladamente consideradas. Algunos conjuntos, por su especial relación con el territorio podrían calificarse como “paisajes” o “itinerarios industriales”.<sup>132</sup>

Dejando fuera la parte emotiva de aquellos que convivieron a diario con ese mal llamado patrimonio industrial, se está pensando a la industria como fierros y no como hecho social. Si lo que se quiere es guardar lo material entonces no podríamos hablar del patrimonio cultural, sino de depósitos o almacenes. Lo que ya veíamos, genera desinterés en los grupos, porque se le ha quitado completamente la parte emotiva, la parte del conflicto.

Así mismo, las discusiones que se tienen pensando de esta manera al patrimonio ferrocarrilero son las mismas, que hablar de patrimonio arqueológico, histórico, artístico, etc. Donde lo que preservan es la materia y no el sentido, sus discusiones van en torno a ¿Cuántos y cuáles conservar?, ¿Cómo lo registramos, como conjunto o individualmente? ¿Cómo conservarlo?

Pero hasta ahí se está pensando al patrimonio industrial como algo estático inamovible, se le está *museificando*, problema que puede repercutir en la continuidad, se le está separando de su importancia social.

Definición poco pertinente para el enfoque que deseo dar a la investigación, por lo que con las anteriores consideraciones, tomaré por patrimonio cultural ferrocarrilero: *una construcción social, emanada de la producción de elementos culturales materiales e inmateriales interrelacionados e indisociables que son expresión y –a su vez- conforman el sistema identitario del sector obrero ferrocarrilero, en sus dimensiones políticas, sociales,*

---

<sup>132</sup> *Ídem.*

*históricas y culturales*. Cabe mencionar que este concepto va en la noción de construcción sociocultural desde un proceso de negociación del grupo.

Para la comunidad de ferrocarrileros, el caso de estudio de esta investigación, estará considerando como patrimonio cultural ferrocarrilero esa construcción social, negociada por el contexto en que se encuentran inmersos y que detona una serie de valorizaciones, selección y construcción de representaciones de identidad para el grupo.

### Prácticas cotidianas

El concepto sobre prácticas cotidianas es considerado como uno de los más complicados de delimitar o describir debido a que su definición es cambiante en cada contexto y en cada individuo. Como diría Patricio De Stefani,<sup>133</sup> es común que no se tome en cuenta a las prácticas cotidianas como un objeto de estudio o concepto base para la investigación debido a la gran dificultad de establecer límites para su análisis, o por el hecho de considerarla como algo que “simplemente sucede” que se podría describir y entender “con una lista”. A pesar de ello, el plano de lo cotidiano sea tal vez uno de los campos más ricos para el desarrollo de la *imaginación sociológica*<sup>134</sup> concepto expuesto por Mills como la capacidad de entender el marco humano en sus tres planos: el histórico, el social y del individuo, así como la relación entre ellos. Concepción que favorece a la investigación para entender los procesos de incidencia de lo global en lo local para la configuración patrimonial.

Para definir el concepto de práctica cotidiana me apoyaré principalmente del autor Michel De Certeau,<sup>135</sup> quien explica a través de su obra *La invención de lo cotidiano* que la principal forma de aproximación a la “práctica cotidiana” se encuentra precisamente en la “práctica” es decir, el “hacer cotidiano”. Dicha práctica posee una “peculiar creatividad para subvertir de forma activa los modos estandarizados del vivir que le son impuestos desde fuera”, es decir, todas esas formas creativas del hacer en la vida diaria son la “práctica cotidiana”. Una perspectiva distinta a lo que se acostumbra entender por práctica cotidiana, ya que a lo cotidiano se le atribuye comúnmente una exclusiva la peculiaridad de

---

<sup>133</sup> De Stefani, Patricio, “Prácticas cotidianas. Algunos instrumentos para un estudio acerca de las últimas transformaciones de la vida urbana” en Revista *Diseño Urbano y Paisaje*, Año3, Núm. 9, 2005.

<sup>134</sup> Mills, Charles Wright, *La imaginación sociológica*, FCE, México, 2003

<sup>135</sup> De Certeau, Michel, *La invención de lo cotidiano. Las artes del hacer*, Universidad Iberoamericana, México, 1996.

ser rutinario, de seguir las normas de convivencia preestablecidas. Según la mirada de De Certeau, no es que no exista repetición y rutina en la práctica cotidiana, definitivamente está presente porque si no ya no podríamos hablar de cotidianeidad. Sin embargo, decido tomar la definición de De Certeau porque reconoce una importancia trascendental en el “hacer cotidiano” y también reconoce a la práctica cotidiana como un fenómeno colectivo, donde la parte creativa del “hacer cotidiano” se concentra en las diferentes maneras de “hacer” entre grupos. Así mismo, reconoce que en la repetición hay cambios, adaptaciones.

En el caso de la comunidad ferroviaria “El Conde”, entender a la práctica cotidiana como ese “hacer” constante pero que en la repetición existe la adaptación, la creatividad y la particularidad en el “hacer” a diferencia de otros grupos me permite observar esas transferencias entre el pasado, el cómo se hacía, cómo se hace y cómo se sigue haciendo. Por mencionar un ejemplo, en el caso de las celebraciones comunitarias de los ferroviarios, todos los años celebran a la virgen y su celebración contempla los mismos elementos: el bailar, los rezos, construcción de capillas, velar, etc. Y a pesar de la lealtad a los elementos de la celebración, la experiencia de la celebración no es la misma, siempre existe un elemento de creatividad en la rutina.

Para fines del entendimiento de práctica cotidiana, De Certeau<sup>136</sup> divide el proceso en dos: la “producción de los consumidores” y las “tácticas de la práctica” (para su realización). La primera es visible a través de los modos de uso de los productos –no tiene que ser físico, incluso el lenguaje es un producto–, destacando que existe una reapropiación y manipulación de dichos productos al introducirlos al uso cotidiano. Por otra parte, las “tácticas de la práctica” son visibles por los modos de hacer todo tipo de actividades en la vida cotidiana.

Esta definición de práctica cotidiana en sus dos dimensiones, me permiten visualizar y explicar la capacidad de apropiación y adaptación por parte de la comunidad de ex ferroviarios al tener que modificar sus prácticas cotidianas después de la privatización y su asentamiento repentino y forzado en Naucalpan. Así mismo, por el campo de negociación y de reinención que este concepto imprime sobre el concepto de la práctica

---

<sup>136</sup> *Ibid.* pp. 35-45.

cotidiana, también facilita el estudio del patrimonio cultural desde su enfoque como construcción social.

¿Cómo se relaciona la práctica cotidiana con la configuración del patrimonio cultural?

Por la historia de la comunidad de ferrocarrileros hay quienes podrían decir que la comunidad tiene una “cultura híbrida” donde su conjunto de “materiales culturales” no son generados desde la comunidad sino que son tomados de otros grupos. Para tal caso valdría la pena repensar las palabras de Gilberto Giménez cuando dice que la idea de apropiación cultural no está en el origen de la práctica, sino en el uso que le sea dado por otros y su manera de interpretarlo de manera diferente, porque aunque se piense que pueda existir un plagio, el elemento cultural jamás será utilizado de la misma forma incluso entre miembros de propio grupo que le dio origen.

Entonces podemos decir que el uso, la práctica cotidiana como proceso creativo diario, constante y ritual es lo que genera la apropiación de elementos culturales externos, es en la forma de uso donde se genera la identificación grupal.

Elegí retomar sus aportaciones teóricas, precisamente, porque De Certeau no coincide con las ideologías que ven a los “individuos comunes” como pasivos y faltos de capacidad de agencia y por ende a las “prácticas cotidianas” como patrones de conducta bien establecidos que tiene como fin el establecimiento de normas de conducta social a estos individuos. Michel de Certeau redimensiona el papel del individuo como agente en la “práctica cotidiana”, dice que si esta es posible es por la adaptación espontánea que los individuos hacen como parte de su “hacer cotidiano”, y a su vez este plan de la creatividad individual pase a su marco colectivo como un tendido de estrategias comunes para vivir. Es justo ese nivel de agencia lo que hace posible el proceso de renegociaciones diarias, y en esas negociaciones se apropian o se desechan prácticas, saberes o simbolizaciones del uso común, es decir, en la práctica cotidiana se dan las negociaciones colectivas del patrimonio cultural, la construcción del patrimonio se genera en la práctica cotidiana.

El sentido de la práctica cotidiana en la construcción del patrimonio cultural está justamente en la conversión del objeto a un medio, De Certeau expresa que los instrumentos que utilizamos a diario en nuestra vida diaria, más allá de funcionar como

simple utensilio, el objeto se transforma en un medio, da la posibilidad de realizar la práctica cotidiana, la supervivencia y reinvención diaria, que a partir de una serie de ritos, el objeto transformado en medio comienza a ser simbolizado primero en un plano individual y posteriormente trasciende a lo colectivo. Posicionando una serie de elementos materiales valiosos que evocan un medio para la vida diaria.

El hacer cotidiano de vivir en un vagón es el claro ejemplo de esta serie de acciones rítmicas, muy particulares de un grupo, pero que la acción, “el hacer” nos permite la supervivencia, la posibilidad de reivindicación o la trascendencia de afectos.

Tal es el caso de las herramientas para un ex ferrocarrilero, ese objeto que ofrece el medio para realizar el trabajo, para realizar la práctica cotidiana. Lo que simbolizaba el tren cuando llegaba a remolcar las Cuadrillas Sistemales o cuando traía agua, era el medio que indicaba que practica realizar: quitar las “tarimas”, tendederos, macetas, despedirse de los amigos realizados porque es hora de partir o correr por cubetas, recipientes y cualquier cosa para tener reserva de agua. El mismo caso es el acto de vivir en el medio, vivir con ingenio único del grupo ferrocarrilero en el carro-campamento. La práctica cotidiana es ese saber que permite a un grupo continuar con su vida diaria.

En resumen, el sentido de la práctica cotidiana en la construcción del patrimonio cultural está en esa negociación creativa del cómo vivir diario, del ritmo y que esa práctica sea compartida desde una plano material que produce sistemas de valorización para un grupo que se identifica con determinadas prácticas particulares.

### Construcción Social del Espacio

Las discusiones teóricas alrededor del espacio son abundantes, desde conceptualizaciones como un lugar físico hasta su definición como un proceso mental. Por lo amplio de las miradas, no abundaré en las discusiones, por el contrario, me concentraré en la noción de espacio como un proceso social en sus dimensiones materiales y simbólicas.

#### El espacio

como producto social es un objeto complejo y polifacético: es lo que materialmente la sociedad crea y recrea, con una entidad física definida; es una representación social y es un proyecto, en el que operan individuos, grupos sociales, instituciones, relaciones sociales, con sus propias representaciones y proyectos. El espacio se nos ofrece, además, a través de

un discurso socialmente construido, que mediatiza al tiempo que vehicula nuestra representación y nuestras prácticas sociales. Es un producto social porque sólo existe a través de la existencia y reproducción de la sociedad. Este espacio tiene una doble dimensión: es a la vez material y representación mental, objeto físico y objeto mental.<sup>137</sup>

Según la perspectiva de Ortega Valcárcel, el espacio es donde se dan las relaciones sociales, pero al mismo tiempo es a partir de las relaciones sociales que el espacio es construido. Perspectiva que de alguna manera es apoyada por autores como David Harvey,<sup>138</sup> quién además de entender la dimensión social del espacio, expresa que el espacio puede manejarse como un testimonio de contextos políticos, sociales y económicos, actuales o pasados.

El espacio social es entendido “como un territorio históricamente construido en el cual ocurren y se han desarrollado determinados procesos sociales y culturales que intervienen en la experiencia de vida de sus habitantes”,<sup>139</sup> no sólo como contenedora de procesos sociales y culturales, sino un elemento activo en la configuración de estos procesos.

En cuanto a la construcción social del espacio, el término está ampliamente ligado al concepto de las prácticas cotidianas, ya que dicha construcción del espacio se crea a partir de los sistemas simbólicos que se dan en lo cotidiano.

Si bien, De Certeau pone énfasis en la práctica como eje de lo cotidiano y por lo mismo la construcción de un plano espacial y temporal, no pone tanto énfasis en la apropiación de ellos como otros autores, por ejemplo Margaret Crawford. Ella advierte que el espacio es un producto cultural y que para comprenderlo se debe de tomar en cuenta su construcción cotidiana, debido a que esta se transforma por medio de las distintas formas de apropiación de los grupos e incluso de los individuos.<sup>140</sup> Otro de los autores que le da énfasis a la relación de práctica cotidiana con la construcción del espacio es Patricio De Stefani, quien expresa que:

---

<sup>137</sup> Ortega Valcárcel, José, "La Geografía para el siglo XXI", en Juan Romero (coord.), *Geografía Humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*, Barcelona, Ariel, pp. 33-34.

<sup>138</sup> Harvey, David, *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Akal, Madrid, 2007.

<sup>139</sup> Ana Rosas Mantecón, *op. cit.*, p. 62.

<sup>140</sup> Crawford, Margaret, John Chase y Kaliski, John, *Everyday Urbanism*, The Monacelli Press, Estados Unidos, 1999. (Traducción propia por fines de investigación).



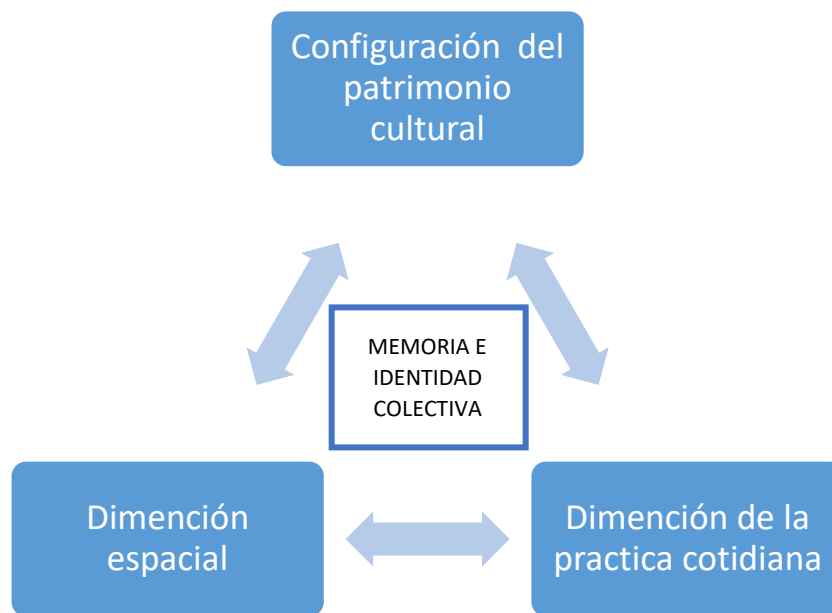
No hay lugares cotidianos en sí mismos, la gente se asocia y se reconoce en un lugar cuando los practica. Los espacios cotidianos aparecen cuando existe una relación temporal y de significado del sujeto con el lugar, una relación de frecuencia y apropiación.<sup>141</sup>

Pensemos en nuestro lugar de origen o un lugar especial para nosotros, inmediatamente relacionamos al espacio con algún tipo de afectividad, son esos procesos simbólicos los que construyen socialmente el espacio y que al mismo tiempo dependiendo de la relación existe una sensación de lejanía o proximidad temporal. Según Pierre Nora, los espacios construidos socialmente, son necesariamente “lugares de memoria”, ya que, lo que hace que identifiquemos al espacio es porque existe una dimensión del recuerdo en relación a lo ocurrido, lo practicado en el espacio por lo que los “lugares de la memoria” son también lugares de la emoción y simbolización. Con lo anterior, se deja claro el plano temporal implicado en la apropiación de un espacio en la práctica cotidiana, apelando también a la dimensión dinámica de cambio de las prácticas cotidianas y las nociones de espacio. Dicho cambio está ampliamente relacionado a un marco social que se manifiesta en la vida diaria de los individuos y estos a su vez la reconstruyen y se la apropian. Asimismo, un espacio identificado y apropiado por un grupo genera una memoria común sobre el sitio. Cabe destacar que para que un lugar pueda generar sentimiento de pertenencia no necesariamente tiene que tener presencia física, por ejemplo, el caso de los migrantes mexicanos en Estados Unidos, propiamente lo que hace identificar al grupo migrante además de sus condiciones similares es la añoranza por un espacio que no pueden observar ni estar en él, pero que sí remite al recuerdo.

Por lo que, con lo anterior discernimos que práctica cotidiana y la construcción social del espacio es aquel puente existente entre el individuo y su mundo social, es lo que le da el acceso a los individuos al juego de negociación de la construcción del patrimonio cultural. Sobre todo porque la construcción de la identidad individual o colectiva está ampliamente ligada, en primera instancia, al sitio de origen, y en segunda, a los sitios compartidos socialmente.

---

<sup>141</sup> De Stefani, 2005, p. LIII.



Como ya hemos visto existe una correlación permanente entre la construcción social del espacio y la realización de la práctica cotidiana, donde los conceptos se encuentran ampliamente relacionados entre sí. Estas a su vez se dan gracias a la memoria colectiva y si el espacio y las prácticas se construyen socialmente, inevitablemente tendrán relación con la identidad colectiva. Entonces, la dimensión espacial y de la práctica cotidiana, se encuentran nutridos y reactivados por la memoria colectiva y la identidad. Colocando las cartas para el juego de la negociación constante y activa del patrimonio cultural.

El patrimonio entendido como construcción sociocultural “está estrechamente ligado a la memoria colectiva y, por ende, a la construcción de la identidad de un grupo o de una sociedad. En efecto, el proceso de patrimonialización responde en primer término a una “demanda social de memoria” en búsqueda de los orígenes y de la continuidad en el tiempo”.<sup>142</sup>

Con respecto a las teorías de la memoria y la identidad, a simple vista se podría afirmar que la comunidad de ferrocarrileros tiene una identidad colectiva débil, debido a que se considera que para que un grupo tenga una memoria colectiva uno de los elementos culturales que están presentes es el anclaje territorial que unifica el origen de la comunidad,

<sup>142</sup> Gilberto Giménez, *Patrimonio e identidad frente a la globalización*, op. cit., p. 179.

y en el caso de las Cuadrillas Sistemales no existe tal lugar de origen común, debido a que los trabajadores provenían de diferentes terruños, ocurre algo similar que con los lugares fronterizos. Como dirían Michael Kearney y García Canclini:

Son también, por eso mismo, el lugar de las culturas híbridas y desterritorializadas; de las identidades efímeras, inestables y ambiguas en proceso permanente de negociación, y por consecuencia lógica, el lugar de las memorias débiles, de la ausencia de memoria y del olvido.<sup>143</sup>

Más allá de eso, considero que la construcción social del espacio en los ferrocarrileros está presente y de tal manera que hay un territorio común para ellos el cual es el ferrocarril. No se está hablando de que se considere a cada lugar donde llegaba la Cuadrilla Sistemal como un lugar de origen, por el contrario, la particularidad identitaria del grupo hacia los otros está en su carácter de conciencia sobre que se estaba sólo de paso. Por el contrario, el espacio de origen de las Cuadrillas Sistemales se genera a través de la idealización del tren, se trata de un territorio que se desplaza con ellos, el espacio construido socialmente por los ferrocarrileros es justamente *el espacio ferrocarrilero*.

Donde ya no sólo el *espacio ferrocarrilero* es el vagón en el que venían y el de sus vecinos, sino todo el tendido de vías por el que pasaron, y se puede notar en las locuciones de los miembros de la comunidad al decir “somos gente del riel” lejos de no tener territorio, ahora vemos que los ferrocarrileros cuentan con un territorio que se limita sólo por las fronteras del país. Esta construcción del espacio da carácter e identidad propia a la comunidad de ferrocarrileros, al mismo tiempo genera materiales culturales propios para la configuración del patrimonio cultural ferrocarrilero.

### Memoria colectiva

Otro concepto clave para la investigación es el de *memoria*, entendida desde su marco social, para tal caso existe una gran cantidad de bibliografía, sin embargo, una postura contemporánea como la de Rangel es en la que me apoyaré para definir la memoria. Rangel entiende por *memoria* el mecanismo a través del cual “nos es posible acceder a nuestra trayectoria de vida y al significado de las acciones presentes [...] en toda práctica

---

<sup>143</sup> Postura de autores como Michael Kearney y García Canclini.

cotidiana”,<sup>144</sup> esta noción de memoria me permite entablar un puente directo entre la memoria y las prácticas cotidianas, siguiendo el eje de mis objetivos de la recuperación de la memoria de los ex ferrocarrileros y sus familias para desentrañar sus “formas de hacer” y detectar las formas de conformación del patrimonio.

Sin embargo, me he encontrado ante un problema en la correlación entre la memoria y el hecho social, pues en el caso de la “memoria colectiva”, según el padre del término, Maurice Halbwachs, hay una cuestión de reconfiguración de la misma para representar el pasado en función de los intereses actuales del grupo.<sup>145</sup> Así como la noción de construcción social del patrimonio cultural es un hecho negociado, también la consolidación de la memoria colectiva es un proceso de negociación del cómo recordamos y cómo transmitimos esa memoria.

Durkheim define la memoria como la ideación del pasado, en contra posición con la conciencia –ideación del presente– y a la imaginación prospectiva o utópica –ideación del futuro, del porvenir. El término “ideación” es una categoría sociológica introducida por Durkheim<sup>146</sup> y

pretende subrayar el papel activo de la memoria en el sentido de que no se limita a registrar, a rememorar o a reproducir mecánicamente el pasado, sino que realiza un verdadero trabajo sobre el pasado, un trabajo de selección, de reconstrucción y, a veces, de transfiguración o de idealización. La memoria no es sólo “representación”, sino construcción; no es sólo “memoria constituida”, sino también “memoria constituyente”.<sup>147</sup>

Es a lo que me refiero con memoria negociada. La memoria colectiva se aprende y necesita ser reactivada de manera constante. Se le transfiere mediante procesos generacionales de socialización, que es lo que se llama “tradición”, es decir, el proceso de comunicación de una memoria de generación en generación. Necesita, además, ser reactivada periódicamente

---

<sup>144</sup> Rangel T. P., “Identidad y memoria en la sociedad contemporánea” en Gutiérrez M. D. y Bodek S. C. (Coord.) *Identidades colectivas y diversidad. Hacia el conocimiento de los procesos de diferenciación e identificación*, UNAM, México, 2010, p. 106.

<sup>145</sup> Maurice Halbwachs, parafraseado por Arón Cohen en “Historia y memoria colectiva”. Disponible en línea: [http://conceptos.sociales.unam.mx/conceptos\\_final/489trabajo.pdf](http://conceptos.sociales.unam.mx/conceptos_final/489trabajo.pdf)

<sup>146</sup> Durkheim, Emile, *Sociologie et Philosophie*, Presses Universitaires de France, París, 1953, p. 45.

<sup>147</sup> Gilberto Giménez, *Cultura, identidad y memoria. Materiales para una sociología de los procesos culturales en las franjas fronterizas*, op. cit, p. 21.

para conjurar la amenaza permanente del olvido, y éste es el papel de las conmemoraciones y celebraciones que constituyen, por así decirlo, la memoria colectiva en acto.<sup>148</sup>

En este sentido la memoria colectiva sería la encargada de realizar el rescate del pasado para la construcción del patrimonio cultural, asimismo, sería la proveedora de los “materiales de construcción” de las identidades sociales, mediante la escenificación del pasado en el presente.

¿Por qué la memoria es tan importante para la construcción de la identidad? Es simple, sin memoria no sabemos quiénes somos, pierde su identidad. Sin memoria, el individuo sólo produce un sustituto de pensamiento sin duración, sin el recuerdo de sus *génesis*, problemática que ocurre cuando existe fragmentación del tejido social y con el debilitamiento de la memoria también está presente el debilitamiento de la identidad de un grupo. “Los pocos recuerdos que conservamos de cada época de nuestra vida son reproducidos incesantemente y permiten que se perpetúe como por efecto de una filiación continua el sentimiento de nuestra identidad”.<sup>149</sup>

Complementó la postura de Rangel sobre memoria con la propuesta de Fernández Christlieb, quien realiza un puente entre hecho social, memoria colectiva y la construcción de espacios, al afirmar que:

La cultura es la forma de entender el mundo, las formas de pensar y de sentir [...] y la mayor parte de la cultura contemporánea está formada de la memoria colectiva, esto es, deconstrucción y distribución y ocupación de espacios logrados poco a poco. [...] el espíritu colectivo vive en los espacios que se han construido desde hace tiempo, y que se comunica mediante ellos, sin saber mucho qué es lo que comunica, porque de eso no ha sido informado: la comunicación colectiva es lo que no está en la información masiva.<sup>150</sup>

Es decir, la memoria colectiva se puede reconstruir a partir de la conformación de los espacios a partir de las prácticas cotidianas, en donde se une el contexto actual de individuo y la construcción colectiva constante en el tiempo. Como lo señalara Maurice Halbwachs: la memoria colectiva requiere de marcos sociales, uno de cuyos elementos es la territorialidad. Lo que nos lleva nuevamente a la construcción social del espacio a partir de la conformación y negociación de una memoria colectiva.

---

<sup>148</sup> *Ibid.* p. 23.

<sup>149</sup> Halbwachs, Maurice, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Albin Michel, París, 1994, p. 89.

<sup>150</sup> Fernández Christlieb, *op. cit.* p. 16.

## Identidad ferrocarrilera

“La identidad está relacionada con la idea que tenemos acerca de quiénes somos y quiénes son los otros, es decir, con la representación que tenemos de nosotros mismos en relación con los demás”.<sup>151</sup> Lo que distingue a un grupo es la cultura que comparte con los demás a través de nuestras pertenencias sociales y los rasgos culturales que identifican y definen al grupo.

Según Gilberto Giménez en todos los casos el concepto de identidad implica los siguientes elementos:

- 1) la permanencia en el tiempo de un sujeto de acción;
- 2) concebido como una *unidad* con límites;
- 3) que lo distinguen de todos los demás sujetos,
- 4) también se requiere el reconocimiento de estos últimos.<sup>152</sup>

Efectivamente la identidad es un proceso de reconocimiento, ya sea en un plano colectivo o identidad individual, las identidades colectivas se caracterizan por poner mayor énfasis en los elementos similares de sus miembros, mientras que la identidad individual constantemente se encuentra marcando la diferencia con otros. Pero como ya se había mencionado antes, la identidad colectiva es el intercambio entre pares de sistemas de representación y simbolización. La identidad colectiva puede entenderse como una forma de construcción de los círculos epistémicos del individuo: la identidad como una caja de herramientas para comprender el mundo. Entonces la identidad colectiva implica, una definición común y compartida de las orientaciones de la acción del grupo y también implica vivir esa definición compartida como un saber pero también como un *ser*, para la actualización y reiteración de la identidad colectiva se realizan ciertos ritos de reiteración cultural tales como prácticas y uso de artefactos culturales. Por ende, la identidad colectiva se construye una memoria que confiera cierta estabilidad a la autodefinición identitaria.<sup>153</sup>

---

<sup>151</sup> Gilberto Giménez, *Cultura, identidad y memoria. Materiales para una sociología de los procesos culturales en las franjas fronterizas*, op. cit, p. 11.

<sup>152</sup> *Ibíd.*, p. 13.

<sup>153</sup> Chihu Amparán, Aquiles y Alejandro López Gallegos, “La construcción de la identidad colectiva en Alberto Melucci”, en *Polis*, Vol.3, num. 1, enero-junio, 2007, México.

Por el contrario, Frederick Barth sostiene que “la identidad de los actores sociales no se define por el conjunto de rasgos culturales que en un momento determinado la delimita y distingue de otros actores”.<sup>154</sup>

Siguiendo a Barth, “los grupos étnicos pueden y suelen modificar los rasgos fundamentales de su cultura manteniendo al mismo tiempo sus fronteras, es decir, sin perder su identidad. Por ejemplo, un grupo étnico puede adoptar rasgos culturales de otros grupos, como la lengua y la religión, y continuar percibiéndose (y siendo percibido) como distinto de los mismos”.<sup>155</sup>

Este modo de entender la identidad puede ser ilustrativo en el caso de la comunidad de ferrocarrileros “El Conde” debido a que por su particularidad ambulante, las cuadrillas “recogían” elementos culturales de las múltiples partes del país donde estaban, por lo cual su “caja de herramientas culturales” siempre estaba en constante renovación, lo que no significa necesariamente que su identidad haya cambiado, ahora que la comunidad se encuentra estática, nos encontramos nuevamente a un *núcleo cultural* muy diverso de familia a familia pero eso no significa que por ello se dejen de reconocer como ferrocarrileros. Sin embargo, para identificarse si necesitan ciertos “materiales culturales” comunes para que pueda existir el sentimiento de identificación.

Por ejemplo, a pesar de que el bagaje cultural que construyeron sea nuevo y retomando a múltiples culturas, el hecho por el que se reconocen como miembros de la comunidad es en primera instancia porque trabajaron y/o vivieron en una Cuadrilla Sistemal, conocen lo que es andar en una, recuerdan con añoranza ese momento y conservan cierto tipo de prácticas cotidianas de cuando estaban ambulantes. Así mismo existe un fuerte lazo empático con el ferrocarril y se identifican como común haber trabajado como ferrocarrileros. Considero que si bien el *núcleo cultural* podría cambiar y renovarse para que un grupo se identifique tiene que compartir por lo menos una característica que los una y haga que se identifiquen entre los miembros y sean identificados por los otros.

La fuerza de una frontera étnica puede permanecer constante a través del tiempo a pesar y, a veces, por medio de los cambios culturales internos o de los cambios concernientes a la naturaleza exacta

---

<sup>154</sup> Barth, Fredrik. *Los Grupos Étnicos y sus Fronteras*, FCE, México, 1976.

<sup>155</sup> Gilberto Giménez interpretando a Barth, *op. cit.* p. 18.

de la frontera misma. De aquí Barth infiere que son las fronteras mismas y la capacidad de mantenerlas en la interacción con otros grupos lo que define la identidad, y no los rasgos culturales seleccionados para marcar, en un momento dado, dichas fronteras. Esto no significa que las identidades estén vacías de contenido cultural. En cualquier tiempo y lugar las fronteras identitarias se definen siempre a través de marcadores culturales. Pero estos marcadores pueden variar en el tiempo y nunca son la expresión simple de una cultura preexistente supuestamente heredada en forma intacta de los ancestros.<sup>156</sup>

En el caso de la comunidad de ferrocarrileros lo que ha llevado a la comunidad de ferrocarrileros a identificarse, es decir, de mantener sus fronteras étnicas con otros grupos, han sido su procedencia ferrocarrilera y de cómo esta ha dado un giro en la historia a partir de la privatización, generando así una frontera más pronunciada del otros grupos. Es decir, al especificar la historia se identifica al grupo.

Hablar de un concepto de identidad es complicado, más aún si se pretende definir una identidad ferrocarrilera, debido a que la identidad humana es cambiante según contextos, historias e individuos, por ello no pretendo dar aquí un concepto definido de identidad ferrocarrilera, sino una noción de qué es lo que tomo por identidad ferrocarrilera a lo largo de la investigación.

Cabe mencionar que la pretensión no es crear una descripción de lo que es la identidad ferrocarrilera, ni mucho menos estandarizar y estereotipar al grupo social ferrocarrilero, por lo que dejo de manifiesto que entiendo por identidad un concepto flexible que se refiere al sentido de pertenencia de un grupo, el cual se construye a partir de códigos de comportamiento e interacción, un bagaje simbólico común que ayuda a la conformación de una *episteme* propia, un lenguaje común que ayuda a identificar a sus pares en otros espacios ajenos al propio, la construcción de un espacio y prácticas del grupo, es decir, un sistema de representaciones sociales.<sup>157</sup>

---

<sup>156</sup> *Ibid.* p. 19.

<sup>157</sup> Definición de Representación Social según Noboa Viñan: “Las Representaciones Sociales, en tanto sistemas de interpretación, rigen la relación con el mundo y con los otros, orientan y organizan las conductas y comunicaciones sociales. Intervienen en procesos sociales como [...] la definición de identidades personales y sociales, la expresión de los grupos y las transformaciones sociales. Las encontramos [...] en mensajes e imágenes mediáticas, a la vez que se cristalizan en conductas y en disposiciones materiales o espaciales.” Noboa Viñan, Patricio, “Discurso, representaciones y prácticas de la colonialidad: La interculturalidad como práctica decolonial” en *La Arquitectura del Sentido II. La producción y reproducción en las prácticas semiótico-discursivas*, de Julieta Haidar y Graciela Sánchez Guevara Editoras/CONACULTA/ENAH/PromeP, México, 2011, p. 135.



Como ya lo dije anteriormente, tampoco puede hablarse de una identidad ferrocarrilera igual para todos los sectores ferrocarrileros, debido a que las múltiples formas de organización laboral en el estructura de trabajo creada para el funcionamiento de un tren, implican distintas formas de relacionarse y apropiarse del ferrocarril como un elemento cultural, sin embargo, no puede descartarse la existencia de un eje articulador base, entendiéndolo desde el ámbito gremial, por lo que al hablar de un grupo ferrocarrilero me referiré exclusivamente al *sector obrero ferrocarrilero*.<sup>158</sup>

Por lo anterior, podría decirse que la identidad ferrocarrilera puede entenderse de manera local como el sistema de representaciones sociales, códigos de interacción y comportamiento, lenguaje común, construcción social del espacio y prácticas que dan sentido de pertenencia al sector obrero ferrocarrilero.

En específico, podríamos hablar de la identidad colectiva de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan como un cúmulo de significaciones e identificaciones de los miembros del grupo, provenientes de espacios muy diversos, y por tanto un proceso de negociación del patrimonio cultural más intenso, por la cantidad de espacios, memorias, practicas e identidades que esta o en algún momento estuvieron en disputa. Sin embargo, no se trata de una identidad colectiva en caos, por el contrario, por la dinámica social de las Cuadrillas Sistemales, se trata de una identidad colectiva con una amplia capacidad de adaptación y con un gran desarrollo de la memoria.

Es así como he expuesto y definido los conceptos utilizados durante la presente investigación, tales elementos teóricos serán empleados en el próximo capítulo para la formación de un corpus del patrimonio cultural ferrocarrilero, específicamente, sobre los procesos de conformación de su patrimonio después del cambio de vida de estar itinerantes a ser una comunidad fija.

---

<sup>158</sup> Tomo como sector obrero ferrocarrilero a los trabajadores ferrocarrileros que estuvieron en constante contacto directo con el tren o cualquier ámbito relacionado al ferrocarril. Hago esta distinción debido a que la empresa FNM también contaba con personal burocrático, quienes no tuvieron la misma relación con el ámbito industrial ferrocarrilero y por ende no desarrollaron los mismos afectos en torno al ámbito y la identidad ferrocarrilera.

### CAPÍTULO 3

#### **Del hacer y el estar: configuración del patrimonio ferrocarrilero**

*Porque no importa lo difícil que sea...  
este es mi hogar, esto es lo que soy...*

*Habitante de la comunidad de ferrocarrileros*

Hasta el momento hemos abordado una descripción del caso de estudio en una lógica de *vida en Cuadrilla Sistematizada-privatización de FNM-contexto actual* y presentado la discusión teórica base que nos servirá para mirar la realidad que ocurre en la comunidad de ferrocarrileros “El Conde”.

Como hemos mencionado en los anteriores capítulos, la comunidad de ferrocarrileros como un grupo social a partir de la privatización de FNM modificó sus formas de vida, sin desaparecer las redes de relación social y afectiva hacia lo “propio”. Podemos encontrar que la narrativa de los ferrocarrileros de esta comunidad se concentra en un vaivén entre el pasado y el presente, en el cómo era “cuando andábamos ambulantes” y cómo es “ahora que estamos fijos...”. Estos lapsos continuos entre el ayer y el ahora configuran su memoria y al mismo tiempo, la identidad colectiva de los ex integrantes de Cuadrillas Sistemales, ya que para definir quiénes son es necesario explicar quienes fueron.

Dicho lazo enraizado al pasado, nos lleva forzosamente a un plano temporal comparativo de las valoraciones, significaciones y representaciones de las expresiones culturales del grupo antes y después de la privatización de FNM. Nos invita a descubrir las relaciones que aún existen con el *antes* y cómo han sido traídas al *ahora*, cómo se ha adaptado el conjunto de “herramientas culturales” para continuar existiendo ante un presente en constante cambio que demanda nuevas estrategias para sobrevivir. Lo anterior nos da pistas para aproximarnos al objetivo de la presente investigación: el análisis sobre el proceso de conformación del patrimonio ferrocarrilero de la comunidad.

Por tal motivo en el presente capítulo realizaremos la identificación y análisis de la configuración del patrimonio ferrocarrilero, integrando datos de campo y los conceptos revisados previamente. Primeramente, haré una revisión de los elementos de la vida social

que perduran después de la privatización y cómo han sido adaptados para el presente, concentrándome en la función de las prácticas cotidianas y el espacio social como medios de reproducción cultural de tales elementos. Asimismo se identificarán los mecanismos de identidad colectiva, enfatizando el constante contacto de la comunidad de ferrocarrileros con otras comunidades y cómo este refuerza las barreras identitarias. Como ya hemos visto, el papel de la memoria colectiva es fundamental para la conformación identitaria por lo que haré énfasis en el recuerdo afectivo sobre el pasado y el reforzamiento de la memoria a partir de ciertos rituales cotidianos que evocan la vida en las Cuadrillas Sistemales.

A lo largo de la investigación me concentré en la configuración del patrimonio, es decir, de qué manera las prácticas cotidianas, el espacio social, la memoria, la identidad, se asocian en el proceso de construcción patrimonial. En ese observar me encontré con constantes en los procesos, por lo que enunciare cuáles han sido los patrones de conformación del patrimonio cultural ferrocarrilero de la comunidad “El Conde” y cómo lo hacen visible a partir de expresiones culturales propias y apropiadas del grupo.

### **Aspectos de la vida social de la comunidad de ferrocarrileros que permanecen después de la privatización de FNM y sus adaptaciones**

Para el presente apartado me concentraré en la comparativa temporal entre el *antes* y el *ahora* de los elementos culturales de la comunidad de ferrocarrileros, concentrándome en responder las siguientes preguntas: ¿qué elementos culturales continúan como antes de la privatización de FNM? Si en realidad permanecieron ¿cómo son ahora? ¿Cómo el espacio fijo influyó en las adaptaciones-transformaciones de las prácticas cotidianas? ¿Cómo pervivió la noción de espacio social a pesar del cambio de espacio móvil a espacio fijo?

Hay elementos ya expuestos de los anteriores capítulos que retomaré en el análisis de este apartado.

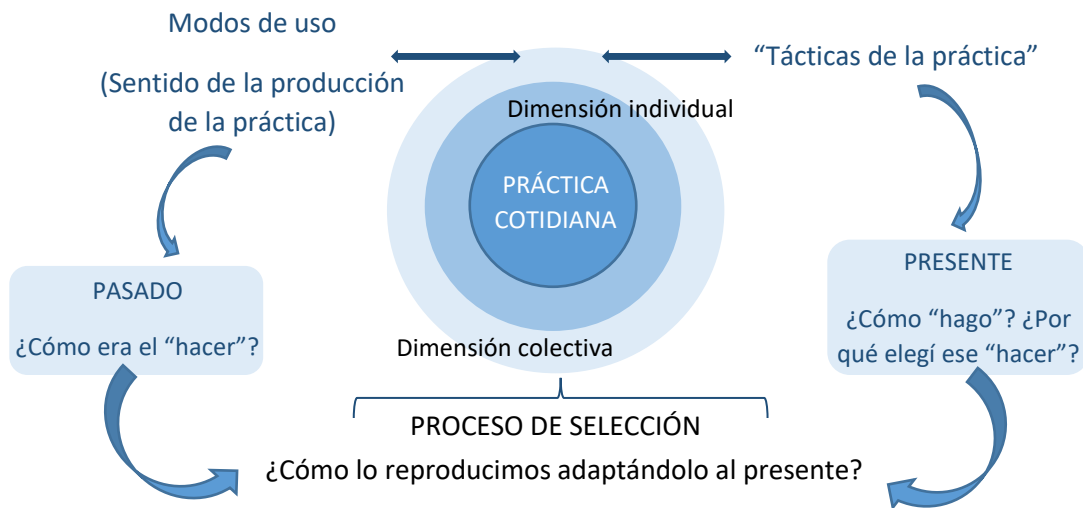
#### *Las prácticas cotidianas como reproductoras del pasado y productoras del presente*

Como mencionamos en el capítulo dos, las prácticas cotidianas son un medio de reproducción de ciertos elementos culturales, que individual o colectivamente se seleccionan para seguirse realizando, por ejemplo, para el caso de la comunidad de ferrocarrileros existen prácticas cotidianas que se siguen reproduciendo desde que las

Cuadrillas Sistemales estaban ambulantes, tal es el caso de formas de organización social, reproducción de espacios públicos, el patrón de vivienda, incluso, la propia estructura de las cuadrillas.

Estas prácticas que son seleccionadas para reproducirse aún después de la privatización pueden mantenerse con modificaciones ya que el presente no les es ajeno, y en la dimensión cotidiana nos encontramos ante el reto de que la práctica sea funcional para la vida diaria. Por lo que la creatividad que las familias ferrocarrileras impriman por preservar una práctica dependerá de su funcionalidad en el contexto actual y su interés por mantenerla, ya sea porque la encuentren valiosa, por su dimensión de uso, porque su significación sea muy fuerte o por mera conmemoración de algo añorado.

Esta premisa nos ayudará a leer la selección de prácticas cotidianas reproducidas, y como el cambio en ellas provocada por la privatización de FNM ha generado el acervo de elementos culturales claves para la configuración del patrimonio de la comunidad.



El presente esquema resume el proceso de retroalimentación e interacción constante entre la práctica cotidiana, los elementos culturales y el patrimonio cultural de un grupo, e incluso como estos aspectos se contienen entre sí. Es este proceso el que nos permite comprender como las prácticas cotidianas y la modificación de estas a partir de la privatización de FNM incidió en la configuración del patrimonio cultural ferrocarrilero.

A partir de aquí describiré cómo han sido esas modificaciones en ámbitos específicos de la vida social de la comunidad de ferrocarrileros.

### *La reproducción actual de la figura de Cuadrilla Sistemal*

No podemos hablar de una pérdida total de los símbolos, significaciones, apreciaciones y representaciones de las comunidades de Cuadrillas Sistemales a partir de la privatización de FNM, si bien, fue un cambio muy importante su forma de vida, los elementos culturales no se perdieron del todo. Como diría Medrano Luna “lo valioso fue que en lugar de desaparecer ciertas tradiciones ya existentes, pasaron por un proceso de resignificación para continuar vigentes y formar parte de la “cultura ferrocarrilera”,<sup>159</sup> formar parte del conjunto de elementos que han dado pie a la configuración del patrimonio cultural ferrocarrilero.

Uno de tales aspectos ha sido la reproducción en la comunidad de la estructura de una Cuadrilla Sistemal. Como se mencionó en el capítulo uno, después de la privatización de FNM, algunas familias de Cuadrillas Sistemales continuaron viviendo en los carros-campamento formando comunidades fijas, donde los integrantes a pesar de provenir de diferentes cuadrillas, no dejaron de tener la estructura de una Cuadrilla Sistemal. Tal es el caso de la comunidad de ferrocarrileros “El Conde” ya que continúa con una estructura de cuadrilla, conformándose por quince vagones de tren, cantidad promedio que componían una cuadrilla. Además de contar con el característico *vagón-escuela Tipo Art. 123* que actualmente sigue funcionando como una escuela primaria multigrado, tal y como funcionaba cuando las cuadrillas estaban ambulantes. Además de la distribución espacial similar, el papel que juegan los agentes externos a la comunidad continúa siendo el de proveedores para los agentes de las cuadrillas.

Recordemos la figura laboral de los “grupos”, el cual era un conjunto de 5 a 6 Cuadrillas Sistemales que se utilizaba para trabajos mayores como construcción de nuevas líneas, a los que los ferrocarrileros reconocían como “pueblos ambulantes” ya que era tal la cantidad de familias que se transportaban que era como un pueblo móvil. Pues tal figura, también la podemos ver reproducida en la comunidad de ferrocarrileros “El Conde” ya que las familias que integran a la comunidad provienen de diferentes cuadrillas, –generando una

---

<sup>159</sup> Medrano Luna, Gabriel, *op. cit.*, p. 20.

reproducción de los “grupos” y de la cuadrilla al mismo tiempo—, con diferentes experiencias, costumbres y saberes, y que hasta la actualidad se distinguen entre sí según la cuadrilla de la que provenían y los elementos apropiados por las comunidades según los sitios por donde itineraban:

Nosotros casi no conocimos el norte, andábamos más en la zona que le dicen del bajío, los que si conocieron más los pueblos de por allá Chihuahua, Durango... son las familias de las cuadrillas 128, 153 y 155 que son el vagón de esta última fila, el amarillo, la familia de Maribel y la familia del Profesor, nosotros lo que aprendimos a hacer en donde estábamos fueron las gorditas estilo Michoacán y ya cuando nos remolcaron a Toluca fue con lo que sobrevivimos, vendíamos gorditas y gustaron, y ya la gente sabía que éramos de la 64.<sup>160</sup>

Podemos observar la reproducción del formato laboral y de vivienda de las Cuadrillas Sistemales en dos aspectos fundamentales:

- Solidaridad del grupo

Las relaciones internas de las Cuadrillas Sistemales podían llegar a ser conflictivas por el constante contacto con formas de ser tan diversas, sin embargo, a pesar de ello, existía y continua existiendo un tipo de relación solidaria entre el grupo. Relación que se veía reflejada en la cooperación constante entre los miembros de la cuadrilla, por ejemplo, para el caso de apoyarse para la obtención de servicios básicos inexistentes en los lugares donde les tocaba hacer trabajo de vía, la creatividad y cooperación entre pares era indispensable para cubrir las necesidades básicas; o el apoyo en la instalación provisional de “accesorios para el hogar” como tendedores o instalaciones de agua. Este carácter solidario presente en las cuadrillas ambulantes, se reproduce en la organización social actual, con organizaciones vecinales para la obtención de luz, programas del gobierno estatal, faenas comunitarias o incluso apoyos necesarios para la escuela-vagón.

- Distribución espacial

El hecho de que las familias ferrocarrileras sigan viviendo en los carros campamento y que los vagones aun continúen sobre las vías del tren, contribuye mucho a la activación de la memoria espacial de la comunidad. Ya que, incluso la distribución espacial de las familias según jerarquía o rol interno de la comunidad es reproducida actualmente: una o dos hileras de carros campamento en vías paralelas, el hogar del Mayordomo siempre en los extremos

---

<sup>160</sup> Hija de familia de Cuadrilla Sistemal, 37 años. Fragmento de la entrevista “O\_0000044” con fecha de 3 de mayo 2015.

de la hilera de vagones más larga y la escuela-vagón en la hilera de vagones más corta y un poco alejada de los carros-campamento para que el ruido del trabajo pesado del tendido de vías no distrajera a los alumnos y el profesor se esforzara menos por hacerse escuchar.



Vista panorámica de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, 2013.

Podría pensarse que tal reproducción de la estructura de las cuadrillas es por un azar del como los acomodaron cuando la empresa los remolcó o que es algo normal por las condiciones de vivienda similares, sin embargo, tal distribución no fue arbitraria, sino solicitada por las

propias familias ferrocarrileras, ya que cuando los remolcaron a Naucalpan, ellos solicitaron tal distribución. Tal solicitud nos habla de una elección de administración del espacio ya sea por funcionalidad, cotidianeidad o emotividad, pero sobre todo nos habla de que *su* espacio es un “lugar de memoria” (como diría Pierre Nora), ya que existe una dimensión del recuerdo en relación a lo ocurrido, lo practicado, lo vivido en el espacio y que desea ser reproducido en el presente. Es decir, existe una agencia de la comunidad por la reproducción del espacio social y con ello la reproducción de elementos culturales del grupo.

La continuidad de la distribución de los vagones en las vías y su continuidad como uso habitacional, genera un marcado contraste con los asentamientos poblacionales que rodean a la comunidad de ferrocarrileros, pareciera que existe una marcada intención por los ex ferrocarrileros de mostrarse como diferentes, por mostrarse ferrocarrileros.

### *Formas de organización social dentro de la comunidad*

Aquí quisiera retomar algunos datos ya expuestos en el capítulo 1 que hablan sobre los patrones de organización social dentro de la comunidad y los presentaré a manera de listado:

- Como ya se dijo, la unidad mínima de organización social se conforman por grupos familiares que viven en vagones de tren. Las familias mantienen relación interna constante de interdependencias para cubrir necesidades básicas y otro tipo de organizaciones comunitarias.
- La población de la comunidad se puede diferenciar en dos tipos, por un lado están personas que provienen de familias de mayor tradición ferrocarrilera, aquellos que literalmente “nacieron en el tren”, por lo que las formas de vida de las Cuadrillas Sistemales les son más *propias*. Por otro lado podemos distinguir a las personas o familias que “se subieron al tren”, es decir, que no provienen de familia de Cuadrilla Sistemal, sino que por matrimonio o inserción laboral decidieron “subirse al tren” *apropiándose* de las formas de vida de una cuadrilla, comúnmente quienes se encuentran en esta posición son las esposas o nueras de los peones de vía y la familia del profesor.
- Normalmente las familias de la comunidad se conforman del núcleo familiar primario, el secundario e incluso el terciarios, es decir, en un mismo vagón podemos encontrar viviendo a los abuelos, los padres y los nietos. Cabe resaltar que tal formación similar era común desde cuando las cuadrillas estaban ambulantes.
- Cuando se forma un nuevo núcleo familiar es común que la esposa vaya a vivir a casa del esposo con la familia primaria (a pesar de que la nuera no pertenezca a la comunidad), encontrando un patrón patrilineal de asentamiento. Además por la convivencia que se vivía frecuentemente entre los “grupos” de cuadrillas era común que los matrimonios se dieran entre miembros de diferentes cuadrillas. Por lo que las esposas, solían cambiar de una cuadrilla a otra.
- El promedio de miembros por familia de la comunidad es de 9 integrantes. La procedencia de los miembros de estas familias es de diversas partes de la República Mexicana, pero los integrantes menores de 20 años son originarios del Estado de México.

Con los anteriores datos presentes, procederé a describir las formas de organización de la comunidad, destacando los *continuum* en la práctica y significados que perduran desde la vida en Cuadrillas Sistemal, y marcando también su diferenciación actual.

- Reproducción de la estructura jerárquica



La comunidad de ferrocarrileros mantiene una organización social similar a la de un Cuadrilla Sistemal con sus modificaciones, claro está, pero que mantiene su estructura jerárquica y las figuras de autoridad moral continúan siendo los mismos agentes. Como se comentó en el capítulo uno, una de las figuras más respetadas de la cuadrilla era el mayordomo, él era un ejemplo tanto en el desempeño laboral como figura modelo, era él a quien se acudía para resolver problemas internos o quien convocaba a las juntas generales. Actualmente, aun después de que se encuentra jubilado y fuera de servicio, el único mayordomo que permaneció en la comunidad sigue conservando su estatus social, incluso la familia del mayordomo sigue teniendo jerarquía dentro de la comunidad. El papel que desempeña actualmente el ex mayordomo, por su mayor conocimiento para solicitar recursos y apoyo de programas de gobierno, además de ser el que tiene un contacto más directo con el Sindicato Mexicano de Trabajadores del Ferrocarril<sup>161</sup>; es el encargado aún de encabezar las juntas vecinales y comités. A pesar de que ya no hay un acercamiento hacia él como “maestro” en el sentido de guía en desempeño laboral, esta reproducción de las jerarquías internas de la comunidad, nos habla de un *continuum* en la preservación de las relaciones sociales existentes desde las Cuadrillas Sistemales.

Otra figura de autoridad que continúa presente en la comunidad es la del profesor a través de la escuela-vagón, desde su presencia en la Cuadrilla Sistemal, los profesores de las escuelas Tipo Art. 123 eran respetados, pues se veía en ellos la esperanza de que los niños de la comunidad estudiaran y tuvieran una vida mejor. En el caso del profesor Jaime Contreras, él se ha ganado el respeto de la comunidad abriendo las puertas de la escuela como plataforma de apoyo a las necesidades de la comunidad, de esta manera, la escuela-vagón es utilizada como un punto de reunión común; es el espacio utilizado para las juntas comunitarias, aunque no sea para temas propios de la educación de sus hijos. Además de poner a disposición la escuela como una biblioteca y como una sala de cómputo donde los vecinos pueden hacer uso en caso de tareas o tramites. Esta flexibilidad por parte del

---

<sup>161</sup> Quiero realizar la aclaración que la relación generalizada entre la comunidad y el Sindicato Mexicano de Trabajadores del Ferrocarril es hostil, pues autoridades del “sindicato blanco” aceptaron sin poner mayor resistencia la privatización de FNM, por lo que se presume que pactaron mantener tranquilos a los ferrocarrileros a cambio de cuentas millonarias. A pesar de eso, la comunidad de ferrocarrileros “El Conde” está clara que por los recursos económicos que maneja el sindicato, es necesario hacer comitivas y peticiones para solucionar algunas necesidades básicas de la comunidad, como recursos para realizar el mantenimiento básico de los carros campamento.

profesor no es exclusiva del contexto actual, por el contrario, desde que se estaba ambulante en la Cuadrilla Sistemal, ya se hacía este ejercicio de reciprocidad, por eso las escuelas tenían una función social importante en las cuadrillas.

Otro personaje clave para el grupo es la persona encargada de organizar la festividad más importante, la de la Virgen de Guadalupe, comúnmente este puesto lo ocupa una mujer como anteriormente se hacía, puesto que el hombre trabajaba, la mujer se dedicaba a la organización de las festividades, quien también es quien coordina o enseña la danza a la virgen, la cual describiré a detalle más adelante en este capítulo.

Cabe destacar que existe una fuerte diferenciación interna entre los que son ferrocarrileros desde nacimiento y los que “se subieron al tren”, las familias con mayor status en la comunidad son aquellas que tienen una mayor tradición ferrocarrilera, esto se puede percibir ya que cuando hay algún descontento interno las familias ferrocarrileras de mayor tradición suelen hacer comentarios como: “ellos que se quejan si ni son tan ferrocarrileros como nosotros, solo trabajaron pocos años, nosotros estamos en el vagón desde que nacimos”.<sup>162</sup> Los miembros de estas familias, tienen a las personas de mayor edad, por lo tanto aquellos que vivieron más el ferrocarril y tienen mayor experiencia de vida, por lo que suelen ser consejeros en la toma de decisiones con respecto a la comunidad, aunque también se escucha a los jóvenes y sus necesidades. Hago la distinción aquí porque no es una diferenciación que se haga a menudo, no sólo me interesa ver los patrones de unidad comunitaria, sino también expresar las discrepancias internas, pues eso refuerza aún más el sentimiento afectivo donde a pesar de las rencillas se mantiene la unidad como grupo.

Cabe destacar que en la reproducción de tales jerarquías ha habido pérdidas a partir de la privatización, por ejemplo, en las Cuadrillas Sistemales existía un símil entre la vida social y la laboral, era por ello que el Mayordomo al ser el más habilidoso del oficio era el más respetado en la comunidad, tal pareciera que su rol de jefe se extendía más allá del horario laboral para permear a los campos de la vida cotidiana; ahora, si bien existe un respeto prioritario hacia el ex Mayordomo, este ya no es por su destreza en el oficio, sino por haber sido un guía moral en tiempos de la cuadrilla. De igual manera, en el caso de las familias de

---

<sup>162</sup> Esposa de ex peón de vía, 62 años. Fragmento de la entrevista “0\_000040” con fecha de 3 de mayo 2015.

mayor tradición ferrocarrilera, desde cinco o seis generaciones atrás el bisabuelo era peón de vía y sus hijos desenvolviéndose en el ambiente laboral desde muy pequeños, era de esperarse que heredaran el oficio a una temprana edad y por lo tanto desarrollaran una mayor habilidad en el oficio que otros, y los más diestros eran al igual que el mayordomo, los más reconocidos. Sin embargo, actualmente la construcción de jerarquías está más relacionada con la herencia ferrocarrilera y las acciones en pro de la comunidad que por la destreza laboral, la cual en muchos casos ya no está presente.

Es aquí donde podemos observar cómo la fractura de una práctica cotidiana como el trabajar, puede generar la pérdida de simbolismos y representaciones estrechamente ligados a la práctica, podemos decir que en el “hacer cotidiano” se ha reproducido la costumbre, es decir, aún se identifican a los agentes de mayor jerarquía, y aún existe un reconocimiento de quien “es más ferrocarrilero”, pero el lazo fuerte entre ámbito laboral y social se ha deshebrado, al punto de estar casi roto. Michael Pollak expresa que después de un hecho de fractura o quiebre en un grupo social, la memoria es una reconstrucción *a posteriori* del hecho, por lo que en esa reconstrucción algunos significados se pierden quedando sólo la reproducción de la práctica como un acto de conmemoración a los signos perdidos y la fractura en la reproducción social.<sup>163</sup> Este es el caso de lo anteriormente descrito y de otros rasgos que encontramos en la práctica cotidiana de los integrantes de la comunidad, sin embargo, no en todas las practicas hay una pérdida de significado o por el contrario la práctica se modifica preservando el significado, esta anotación es importante ya que es una clave para los procesos de configuración del patrimonio.

En cuanto a la diferenciación de género entre hombre y mujeres, como se habló en el capítulo uno, existe una fuerte distinción entre las actividades realizadas por ambos géneros, distinción que también forma parte de un *continuum* desde la distribución social del trabajo cuando la Cuadrilla Sistemal estaba ambulante.

- Distribución de las actividades domésticas

Por el aspecto de la inserción laboral de los hombres de la comunidad, existe una clara distinción de los roles entre hombre y mujeres, ya que ellos tienen que trabajar durante

---

<sup>163</sup> Pollak, Michael, *Memoria, Olvido, Silencio. La producción social de identidades frente a situaciones límite*, Al Margen, Argentina, 2006, pp. 29-31.

largas jornadas, algunos al interior de la República así que no se encuentran en casa, ellos regresan un fin de semana cada quincena, mientras las mujeres se dedican a las tareas domésticas y a la venta de alimentos u otros artículos como contribución para los gastos familiares. Y son ellas las encargadas de organizar las fiestas religiosas de la comunidad, de asistir a las reuniones comunitarias y de participar en las actividades colectivas. Los niños contribuyen realizando tareas menores como ir al mandado, si la madre trabaja fuera, los niños mayores adquieren responsabilidades como el aseo del carro-campamento. Los trabajos más rudos como deshierbar o reparar la vivienda la realizan los hombres en sus días de descanso. Podemos observar que existe una fuerte distinción entre las labores del hombre y la mujer, y que estas están marcadas por la inserción laboral.

Por ejemplo, en el caso de las faenas comunitarias, donde las familias ferrocarrileras dedican un día en común para hacer mejoramiento del espacio, es recurrente ver la división del trabajo por género, donde los hombres se dedican a las labores de reparación y mantenimiento de las vías y los vagones, mientras que la recolección de basura y parte del deshierre la hacen mujeres y niños.

- Inserción laboral

Tal vez sea este el aspecto que más se perdió con la privatización de FNM, no solamente se perdió la estabilidad económica sino la cadena de transmisión de un *saber-hacer*, después de la privatización la inserción laboral se concentró en el trabajo obrero en fábricas de maquila, incluso algunos han tenido que trasladarse al interior del país donde apoyados por relaciones familiares han encontrado trabajo, también en el sector obrero. Cabe destacar que los conocimientos sobre el oficio de un peón de vía aún están presentes en las memorias de los hombres de la comunidad, sin embargo, ya no hay un ámbito para su producción práctica, a pesar de ello por las relaciones sociales de los abuelos y los padres que conocen a personas que tuvieron la fortuna de mantener su empleo, hay tres casos de jóvenes entre 18 y 25 años que lograron insertarse laboralmente como reparadores de vía ahora en las empresas privadas de ferrocarriles. Por la edad de los jóvenes, ya no les tocó vivir ambulantes y los conocimientos que tienen para ejercer su trabajo lo aprendieron a través de cursos de capacitación de las empresas privadas, siguiendo uno que otro consejo de sus abuelos o padres.

Cabe mencionar que por las condiciones laborales estos hombres no están cerca de su casa, regresan a su hogar un fin de semana cada quincena. Por lo que las esposas se quedan a cargo de la crianza de los hijos, bajo la supervisión de los suegros. De alguna manera, con el retorno al oficio de reparador de vías, también se retorna a la organización familiar la distribución de tareas, solo que ahora las mujeres también contribuyen al ingreso económico familiar, realizando venta de alimentos en las fábricas de la zona o vendiendo productos por catálogo.

Este retorno en la tercera generación de los hombres de la comunidad puede ser importante para reactivar el oficio y la recuperación de conocimientos pero renovados por su ejercicio a través de diferentes herramientas y técnicas. Más allá de ello lo que llama mi atención es esa constante necesidad por retornar al *saber-hacer* ferrocarrilero. Lo que nos habla de que ese conocimiento es valioso para el grupo, es algo que se considera importante para *ser*, los más pequeños, por ejemplo los alumnos de la escuela vagón, ya no ven ni viven el oficio, pero tiene perfectamente claro que su papá o su abuelo trabajaron en el ferrocarril, y les es muy cotidiana la idea de que los ferrocarriles necesitan mantenimiento, que las vías se deben de cuidar.

**Vianney:** ¿a qué se dedicaba tu abuelito?

**Entrevistado:** pues era ferrocarrilero

**V:** ¿y que hacía?

**E:** cuidaba las vías para que el tren pudiera pasar, así como cuando mamá me lleva a las faenas, hay que quitar la basura y la hierba de las vías para que no se oxiden y podamos salir al recreo y que las vías estén bien.<sup>164</sup>

### *Patrón de Vivienda*<sup>165</sup>

Como ya lo he dicho, una de las características principales de la comunidad es que viven en vagones de tren, con una medida estándar de 13 m. de largo por 3m. de ancho por 2.5 m. de alto, todos los hogares se encuentran sobre los rieles, por tal motivo todos los vagones están elevados del suelo 1.5 m. por lo que para ingresar a ellos han adaptado en las entradas unas escaleras de madera similares a las proporcionadas por FNM para uso de las familias, solo que las actuales están diseñadas para mantenerse fijas.

---

<sup>164</sup> Alumno de la escuela-vagón, nieto de ex peón de vía, 9 años. Fragmento de la entrevista “B\_0000025” con fecha de 12 de octubre 2013.

<sup>165</sup> Información obtenida a partir de observación y datos de campo.



Fotografía propia. Carro-campamento, 2015.

El hecho de que las medidas de todas las viviendas sean iguales da cierta uniformidad en las formas de uso y distribución espacial dentro del vagón, además de desarrollar un

sistema exclusivo

de adaptación de vivienda a través del sistema de conocimientos al respecto de los materiales y dimensiones del vagón.

Al entrar a una “casa-vagón” lo primero que llamó mi vista al ingresar es la presencia de herramienta por todas partes, pinzas antiguas colgadas en las paredes, clavos de vía, gorras y playeras con los emblemas del Sindicato, de FNM o de las actuales empresas privadas que se encargan del ferrocarril, constantemente se pueden ver una que otra figurilla de trenecitos, fotografías de los XV años, bautizos, bodas con sus respectivos “recuerditos”, trofeos del campeonato de fútbol o el reconocimiento de excelente promedio de alguno de los hijos, es tal la saturación de elementos en la sala que se podría pensar que existe una necesidad y soltura por presentarse ante los demás.

Como podemos ver el patrón de vivienda es un rasgo fundamental para la identidad de las personas de esta comunidad, ya que, la particularidad de su vivienda hace que se diferencien de los demás, como lo expresa Fredrick Barth “la identidad se construye en función de distinción con el otro”<sup>166</sup>, y como lo expreso en mi narración, desde el momento en que entras en un hogar se hace clara la sensación de estar ante el *Otro*,<sup>167</sup> incluso existen apropiaciones del lenguaje técnico que se aplican a las partes del lugar que si no eres

<sup>166</sup> Barth, Fredrik, *op. cit.*, p. 17.

<sup>167</sup> Término tomado en el sentido que describe Tzvetan Todorov a lo largo de su obra *Nosotros y los Otros*, Siglo XXI, México, 2011.

ferrocarrilero, no conoces del tema y no vives en un vagón pocos podrían saber a qué se refieren con palabras como trucks, el frenillo, etcétera.<sup>168</sup>



Fotografías propias. Interior de un carro-campamento, 2015.

Algo tan cotidiano como la vivienda y los usos espaciales en ella, nos hace referencia nuevamente a la reproducción de prácticas de Cuadrillas Sistemales, y la reproducción no sólo por funcionalidad sino por afinidad identitaria, sentimiento empático y emotivo del “seguir viviendo” en el carro-campamento como una reminiscencia simbólica de vivir en el ferrocarril. La creatividad en las formas de adaptación de instrumentos temporales a instrumentos fijos está en el campo de las formas creativas del hacer, sosteniendo al patrón de vivienda como un elemento cultural que se ha configurado como patrimonial, como ese sello que se desea seguir reproduciendo.

Entre estas adaptaciones se encuentra la instalación de baño particular al interior de los vagones y la conexión directa a la toma de agua. La colocación de respiraderos en el techo en la parte correspondiente a la cocina la cual se encuentra casi siempre en la parte trasera del vagón, que corresponde a una lógica ferrocarrilera, ya que el *espacio ferrocarrilero* se caracteriza por tener tierra suelta por el trazo de vías, más, si pensamos que la reparación de vía se encontraba muy cerca de los hogares, era evidente que las amas de casa quisieran

---

<sup>168</sup> El *truck* es la estructura rodante sobre la que descansan los vagones y coches de ferrocarril. El truck consta de una plataforma, dos o tres ejes y dos o tres pares de ruedas (según modelo), unidas al vehículo mediante un eje vertical que permite que gire hacia ambos lados en las curvas.

El *frenillo* es Así se le conoce a los frenos de palanca para vía, se trata de una arandela metálica de seguridad que funciona como una especie de “tope”. Cuando un tren ocupaba un tramo de vía el freno impedía la maniobra del tren para evitar accidentes. Para mayor referencia del vocabulario utilizado por el sector ferrocarrilero consultar el glosario.

mantener la comida lo más alejada del polvo y hasta la fecha existe una lógica similar de la posición de la cocina en el hogar.

El uso del hueco que queda entre el vagón y las vías como bodega o casa de los perros, es una adaptación actual que no estaba presente en la comunidad ambulante, ya que por los movimientos constantes de lugar no hacía mucho sentido el aprovechamiento de la parte inferior del vagón.

Otra práctica adaptada es la transformación de las entradas del vagón, anteriormente los vagones de FNM tenían una puerta corrediza al centro de una de las caras largas del vagón, actualmente se ha modificado para la comodidad de las personas y ahora las puertas funcionan con bisagras. La hechura de ventanas, el color con el que pintan su vagón y la cobertura de las paredes interiores con madera para aclimatar la temperatura también ha cambiado, según el gusto y apropiación de cada familia, algunos hogares han agrandado las ventanas y han cambiado la cobertura del suelo de madera por cemento o aplanado, sin embargo estos cambios no afectan la práctica en sí de vivir y *estar* en el tren.

Una práctica que se sigue reproduciendo desde Cuadrilla Sistemal es el uso de las “tarimas” que son una extensión del carro-campamento construida de madera u otros materiales que ayudaban a nivelar el ras del suelo con la altura del vagón para tener más áreas libres y aprovecharlas como lugar para lavar o para construir otro cuarto, cada familia colocaba sus tarimas según sus necesidades. Como lo he descrito en el capítulo 1, cuando la Cuadrilla Sistemal llegaba a un nuevo lugar, las familias ferrocarrileras construían las “tarimas”. Ahora que la comunidad se ha mantenido fija, muchas personas han aprovechado el uso de las “tarimas” provisionales que utilizaban cuando eran ambulantes para colocarlas de manera definitiva, ampliando sus espacios como una recámara más o bodega, tales anexos también se realizan a nivel de suelo (sin la elevación) si lo que se desea es construir un baño externo o una cochera. Incluso la construcción de las tarimas sigue respondiendo a la lógica de construcción pasada, ya que entre familias se ayudaban, y cuando se terminaba la construcción de una “tarima”, se iniciaba la construcción de otra para uso de una familia distinta, actualmente la lógica de construcción es reproducida.

Las condiciones físicas del vagón han provocado que exista un patrón de distribución interna en los vagones, al encontrarse la puerta justo a la mitad del vagón, es en medio



donde se ha decidido colocar la sala como el primer acceso para los visitantes. La cocina puede encontrarse en la parte posterior a la sala. El espacio sobrante se destina para habitaciones, la división puede estar realizada a través de tabla roca o simplemente una cortina. Por el espacio del vagón es común el uso de literas para las habitaciones, según un ex peón de vía el uso de las literas es por la forma anterior en que se habitaba el vagón:

Yo creo que las literas las usamos porque se nos acostumbró a dormir uno sobre otro, antes éramos un chorro de niños, éramos 12 hermanos y era medio vagón, y pus no cabíamos. Mi papá para que pudiéramos dormir, con unas tablas y unas bisagras a la pared puso repisas, una sobre otra y ahí dormíamos, y ya cuando despertábamos con una cadenita se levantaba la repisa para que cupiéramos en el día, pero yo en el día nunca estaba a dentro.<sup>169</sup>

Hablar del patrón de vivienda es también hablar de la importancia de la construcción del espacio como un elemento fundamental para la configuración del patrimonio de la comunidad. El uso y aprovechamiento creativo del escaso espacio doméstico, imprime características muy peculiares a la vida de las familias ferrocarrileras, incluso podríamos pensar en la habilidad para resolver necesidades cotidianas con pocos recursos existentes como un capital propio y distintivo de los ex peones de vía y sus familias.

Entonces, tenemos que la peculiaridad del uso, adaptación, apropiación y administración del espacio son rasgos identitarios que son reproducidos por la práctica cotidiana y que a la vez reproduce elementos culturales que se catalogan como valiosos por los agentes. El espacio social y su reproducción en un ámbito de identidad colectiva detonan procesos de configuración patrimonial.

- Organización de actividades comunitarias (faenas, actividades de la escuela, protocolos de seguridad)

Como se ha mencionado anteriormente, la comunidad realiza juntas vecinales y comités para resolver necesidades propias de la comunidad como luchas por la obtención de servicios básicos, peticiones al STFRM por el retraso en la paga de jubilaciones, protocolos de seguridad, lucha por la posesión legal del carro-campamento y defensa del territorio ante las intenciones de dismantelar las vías sobre las que se encuentran sus hogares para

---

<sup>169</sup> Testimonio de ex ferrocarrilero jubilado, habitante de la cuadrilla. Fragmento de la entrevista: A\_A0000058 con fecha del 14 de agosto 2015.

transformar el paso en una avenida. Pero también la organización comunitaria se genera para gestionar festivales, celebraciones, conmemoraciones cívicas o jornadas de limpieza; cabe destacar que quien no participe en las actividades comunes es mal visto, es víctima de “habladas” o simplemente pierde el privilegio de ser apoyado por la comunidad.



Celebración del día de la madre en la comunidad de ferrocarrileros, 1997.

Según el objetivo de las juntas vecinales, se generan comisiones encargadas de cumplir tareas específicas, una vez que se tienen resultados se comunican a la comunidad y se determinan acciones siguientes. El espacio donde se generan dichas reuniones es importante ya que se desarrollan en los espacios

públicos de la comunidad, los cuales son la escuela-vagón, a las afueras del carro campamento del ex mayordomo o en medio de las vías.

Hablar del espacio donde se llevan a cabo actividades como grupo es importante, ya que a través de ello podemos diferenciar los espacios públicos y los espacios privados, manteniendo en ambos un sistema de reproducción y producción de elementos culturales del grupo social. Como mencionamos en el capítulo dos, la reproducción del espacio social es la reproducción también de los *lugares de la memoria*, indispensables para la construcción identitaria del grupo. En los cuales podemos observar que, a pesar de la relación aparentemente distante entre los miembros de la comunidad, existe un plano de identidad colectiva donde los miembros se reconocen como ferrocarrileros, con necesidades propias de ser “gente del riel” y que es necesario unirse para obtener un beneficio general, un bien común.

### *Acciones para la obtención de servicios básicos*

Cuando las Cuadrillas Sistemales estaban ambulantes la obtención de servicios básicos definitivos no era necesaria, ya que bastaba con una cobertura temporal, el agua era proporcionada por FNM aunque inconstante e insuficiente, era aprovechada al máximo; el caso de la luz, en lugares lejanos era imposible de conseguir pero cerca de los centros urbanos había la posibilidad de obtener una instalación provisional; en vez de gas se usaba leña para no depender de un proveedor de gas, la precariedad de servicios por las condiciones laborales eran –hasta cierto punto– comprensibles. Sin embargo, a partir de que la comunidad está fija, la obtención de servicios eficientes y definitivos se convirtió en una lucha constante.

Por la peculiaridad de las viviendas –las cuales no fueron creadas pensando en que funcionara como hogar–, los miembros de la comunidad han tenido que desarrollar estrategias para la obtención de servicios básicos. A muchas personas les cuesta pensar que un vagón pueda ser una casa, incluso las autoridades municipales no consideran el lugar donde están los vagones asentados como una calle, no hay ni siquiera alumbramiento público, entonces la estrategia más común para hacerse del servicio de luz es “colgarse”<sup>170</sup> de los postes más cercanos, es decir, realizar una conexión clandestina de luz que va del poste al hogar. Como se mencionó en el capítulo 1, desde que las personas de la comunidad cayeron en cuenta que ya no los moverían más de Naucalpan, comenzaron a organizarse para solicitar apoyo al gobierno municipal en la instalación eléctrica o permiso de conexión al poste más cercano. Sin embargo, los trámites burocráticos, el cambio de gobierno, el no reconocimiento de los vagones como hogares y la falta de voluntad no han hecho posible una obtención legal del servicio. Recordemos que además de los ferrocarrileros en la zona se encuentran asentamientos irregulares que también obtienen energía eléctrica por medio de una conexión clandestina, por lo que los postes de alumbrado público están sobrecargados, generando constantemente cortos y tener que pasar sin luz durante días.

Para el caso del agua, como mencionamos, la totalidad de los hogares de la comunidad cuentan con descarga directa de agua al interior de los vagones, solo que la conexión a la

---

<sup>170</sup> Acción de realizar una conexión clandestina, para poder jalar la energía eléctrica del poste a sus hogares.

toma de agua también se hizo de manera clandestina y con una creatividad propia de la adaptación del vagón como hogar. Cabe destacar que esta estrategia fue generada en la comunidad con carácter sedimentario, porque antes de la privatización, el agua era almacenada en contenedores y en muchos caso no se contaba con instalación de tubería interna.

En el caso de la línea telefónica fija tampoco es tan fácil obtener el servicio, por lo tanto la mayoría de ellos prefiere utilizar teléfono celular como vía de comunicación principal. El gas se obtiene por la instalación de tanques que hay que salir a buscar hasta la avenida ya que por el trazo de vía, ni el camión del gas, ni la camioneta del agua potable, ni el camión de la basura entran al *espacio ferrocarrilero*.

Lo anterior mencionado, apoya la idea de la importancia del *espacio-hogar* como reforzador de la identidad de los ex peones de vía, ya que a pesar de las dificultades para habitarlo, por la falta de servicios básicos, en vez de abandonarlo o buscar otro lugar donde vivir, los habitantes de la comunidad optaron por mantener su *hogar* y buscar formas de adaptación y abastecimiento de los servicios, aunque estos tengan que ser de manera clandestina. Asimismo, existe una reproducción del “hacer cotidiano” que he llamado *vivir en el tren* como un elemento importante a conservar por lo que representa en términos de memoria y reproducción del *sistema cuadrilla*.

Otro servicio que para algunos podría considerarse como secundario, pero que para los integrantes de la comunidad es básico, se trata del suministro de servicios religiosos, por ejemplo, el servicio de misa o los *santos óleos*. Era común que para el servicio de una misa de celebración particular como una boda, se buscara acudir a la iglesia más cercana, no obstante para las celebraciones colectivas era y sigue siendo importante el oficio de misa en el *espacio ferrocarrilero*, es decir, entre las vías ante los altares improvisados para alguna celebración o para “alumbrar el camino” a alguien que ha fallecido, actualmente la estrategia aún se trata de pedir a un cura que pueda asistir al sitio para officiar misa.

#### *Relación de la comunidad con agentes externos*

Como se menciona a principios del presente capítulo, los agentes sociales que rodean a la comunidad han adquirido un papel de proveedores, por ejemplo, la colonia de “El Conde”

proporciona a la comunidad los servicios religiosos a través de la iglesia, el abastecimiento alimenticio por medio del tianguis que se coloca los días lunes, incluso el servicio escolar cuando los alumnos de la escuela-vagón llegan a quinto año<sup>171</sup>. Por otra parte, las múltiples fábricas de la zona también funcionan como proveedores cuando se produce excedente es vendido a un precio menor a las personas de la zona. En cuanto a los hospitales que flanquean la comunidad por ambos extremos, también cubren el servicio de salud de los expeones de vía y sus familias. Una función similar a la que jugaban los agentes externos cuando las Cuadrillas se encontraban ambulantes. Recalco que hago una descripción de los elementos existentes en torno a la comunidad ferrocarrilera, en ningún momento enumero estos aspectos como suficientes para la seguridad social de sus miembros.

También podemos hablar de una relación de tensión entre los ferrocarrileros y los agentes sociales que los rodean, por una parte están los habitantes “comunes” de la colonia de “El Conde” y por otra, los asentamientos irregulares que se asientan a las orillas de las vías del tren. Entre estos tres grupos existe una disputa por los recursos, que detona una serie de lecturas nocivas o prejuiciosas sobre los grupos que les son opuestos, en palabras de Gilberto Giménez:

La identidad colectiva comporta una tensión irresuelta e irresoluble entre la definición que un movimiento ofrece de sí mismo y el reconocimiento otorgado al mismo por el resto de la sociedad. El conflicto sería el ejemplo extremo de esta discrepancia y de las tensiones que genera. En los conflictos sociales la reciprocidad resulta imposible y comienza la lucha por la apropiación de recursos escasos.<sup>172</sup>

Es decir, a partir de las diferencias culturales y de la poca capacidad de lectura y comprensión de las lógicas ajenas, la respuesta inmediata que se genera es la de rechazo y estigmatización, ante esto, el primer elemento de conflicto es la disputa por los recursos y uno de ellos, si no es que el más importante es el espacio. Al encontrarse en contacto una gran diversidad de sectores en un lugar específico es común que las fronteras culturales comiencen a generar fricción, por lo que el espacio comienza a modificarse de tal manera que es su materialidad haga evidentes las fronteras. Evidentemente, cuando el espacio geográfico es escaso, éste intenta ser apropiado por los diferentes sectores en disputa, generando una lucha simbólica, una lucha por el espacio social.

---

<sup>171</sup> La escuela-vagón solo da servicio hasta quinto grado, así que los alumnos para cursar el sexto año deben de asistir a otra escuela.

<sup>172</sup> Giménez, Gilberto, *op. cit.*, p. 18.

En este caso los habitantes de la colonia “El Conde” no distinguen claramente que la comunidad de ferrocarrileros y los asentamientos irregulares son grupos distintos, pensando que existe una relación familiar entre ellos y que por culpa de los ferrocarrileros otras personas llegaron a “robarse la luz y el agua”. También se les tacha de ser “personas de malas mañas”, ladrones y distribuidores de droga, asunto que está lejos de la realidad. Si bien es cierto que el espacio de las vías solitario y carente de iluminación eléctrica y vigilancia, se ha convertido en un punto rojo de delincuencia, donde los asaltos, distribución de droga es constante; no quiere decir que los actores del delito sean los miembros de la comunidad. Por el contrario, los ferrocarrileros han tenido que elaborar planes de contingencia en caso de que vean a alguien sospechoso ya que no quieren que su espacio siga manchado por el estigma de la delincuencia. Cabe destacar que existe un grupo de indigentes con problemas de drogadicción que mantiene su hogar-espacio de reunión al final de la fila de vagones, con ellos la comunidad mantiene una relación cordial ya que no son agresivos, en ocasiones la gente de la comunidad les apoya con alimento o cobijas y en reciprocidad, los indigentes dan aviso si hay alguien merodeando en los vagones.

Como hemos visto, para la comunidad de ferrocarrileros es importante su exhibición como grupo distinto proveniente de una Cuadrilla Sistemal, con una historia y elementos sociales particulares, por lo que les produce cierto escozor que se les confunda con el resto de los asentamientos irregulares de la zona: “no deben de confundirnos con las personas de las casas de allá, no somos iguales, nosotros llegamos mucho antes que ellos y llegamos por motivos diferentes, por la privatización, a mí tampoco me agradó la idea de quedarme aquí para siempre”<sup>173</sup>.

Sobre el testimonio anterior, en la comunidad existe una tensión significativa al respecto. Por una parte, existe un vínculo afectivo ligado a la Cuadrilla Sistemal a pesar de que los miembros del grupo reconocen lo difícil en que puede tornarse vivir en un vagón; por otra parte, existe un dejo de inconformidad que no termina de sanar, muchos de ellos aún siguen inconformes porque se les dejó varados en Naucalpan, aún muchos de ellos no se acostumbran a estar de una forma estática en un sitio.

---

<sup>173</sup> Ex peón de vía, 56 años. Fragmento de la “entrevista 0\_0000034b” con fecha de 4 de febrero 2015.



Policía de la zona enseñando la marcha a los niños de la escolta de la escuela-vagón, 2015.

Por otra parte, la comunidad de ferrocarrileros lejos de cerrarse ha desarrollado diferentes estrategias para que los colonos de “El Conde” los conozcan y vean que no son “malos”. La escuela-vagón es un actor importante como agente conciliador ya que la escuela acepta

alumnos aunque no sean familiares de peones de vía. El contacto con los

vecinos más cercanos ha sido cordial, incluso hay vecinos tan involucrados con la comunidad de ferrocarrileros que se sienten como parte de ellos y son “compadres” o “comadres” de alguien en la comunidad.

Tal situación nos hace pensar en el aspecto conflictivo de la dimensión identitaria, pues la identidad está en constante disputa entre quien es portador y quien la interpreta y también nos pone a pensar, ante un panorama de tal conflicto con los “otros” cómo influye el patrimonio cultural de un grupo como exposición política de lo que se es como grupo y si es posible contemplar la herencia de elementos culturales que dan identidad pero que al mismo tiempo generan estigmas, como la vivienda en un vagón de tren.

#### *Principales problemáticas de la comunidad (Conflictos)*

Además de los conflictos entre grupos antes expuestos, la comunidad se ve envuelta en conflictos de carácter político y social, pues el aumento en los índices de delincuencia a causa del narcomenudeo en Naucalpan ha afectado la forma de vida de estas personas, no sólo por el estigma que les genera el uso del espacio por grupos delictivos, sino porque existe un riesgo latente para cualquiera de los miembros de las familias ferrocarrileras. Por lo que los ferrocarrileros se han convertido muy territoriales y en cuanto detectan a un extraño inmediatamente salen a enfrentarlo de manera colectiva.

Además de lo antes mencionado, existe una disputa constante por el territorio, porque los distintos gobiernos municipales han tratado de mover los vagones para generar obra

pública, como el trazado de una avenida secundaria o la reutilización del trazo de vía para la construcción del nuevo tren rápido a Toluca. La incertidumbre constante cada vez que suena un rumor de este tipo, hace revivir a los miembros de la comunidad el traumático proceso de la privatización de la paraestatal, donde la angustia del no saber qué pasaría con ellos embargaba a las familias.

La disputa por el espacio es importante ya que son varios los sectores involucrados: la comunidad ferrocarrilera, los asentamientos irregulares a las orillas de las vías, los habitantes de la colonia “El Conde”, el gobierno municipal y estatal, los dueños de las industrias cercanas y grupos delictivos. Cada sector interactuando y tratando de apropiarse del espacio el uno del otro a través de simbolizaciones y actos de visibilidad; en el caso de la comunidad ferrocarrilera, la disputa por el espacio los ha llevado a hacerse visibles como ferrocarrileros y como grupo lo que también refuerza los procesos de identidad.

Como veíamos en el capítulo dos, el choque entre grupos y el constante contacto ellos, lejos de crear una hibridación cultural, provoca un fenómeno de refuerzo de las barreras culturales que construye la identidad del grupo, por ello mantener el contacto con el tren a partir del espacio es importante para el *performance* diario del *ser ferrocarrilero*.

Hasta el momento hemos revisado y reiterado que existen aspectos de la vida social que se reproducen a partir del “hacer cotidiano” y la construcción del espacio ferrocarrilero, generando un *continuum* temporal entre el pasado y el presente, entre el *éramos* y *queremos seguir siendo* a pesar de la imposibilidad. Cabe mencionar que en esa existencia y selección de elementos culturales traídos al plano actual conforman un corpus de elementos significados y representados que forman parte del proceso de construcción social que implica el patrimonio.

### **Aspectos de la identidad colectiva**

Hasta aquí hemos visto qué elementos se siguen reproduciendo por medio de las prácticas cotidianas y la construcción social del espacio, cuáles han sido las pérdidas de significado y como se han adaptado al contexto actual.

Pareciera ser que muchos ámbitos de la vida social se reproducen por costumbre, como una conmemoración cotidiana del pasado, por el *habitus* de las personas en la reproducción



cotidiana del *campus*.<sup>174</sup> Recordemos que en la comunidad, poco más de la mitad de los habitantes vivieron ambulantes en la Cuadrilla Sistemal, por lo que tal conmemoración, no es lejana en el tiempo, no se trata de una memoria imaginada de un hecho sin testigos, por el contrario, aunque se lea paradójico, se trata de un presente cercano que se detona por las memorias de testigos vivos.

Como diría Antonio Machuca, al estar lejos –me refiero a un lejos temporal y un lejos espacial–, de la *producción* de los elementos culturales, los procesos de identidad generan cierto tipo de conmemoraciones a la memoria que pueden ir desde la comida que se prepara hasta festividades enunciadas como “rememoraciones de la cultura”, a pesar de que Machuca analiza el caso para los migrantes mexicanos en Estados Unidos y de los trayectos migratorios.<sup>175</sup> Pienso que en la comunidad de ferrocarrileros ocurre algo similar, sólo que en este caso, la distancia no es espacial, sino temporal, donde hay una suerte de reproducción de los rasgos identitarios del grupo a manera de traer *el pasado al presente*, esa función de Cuadrilla Sistemal que no va a retornar, pero que en la vida diaria está presente a partir del *habitus* aprendido, el adaptado y el producido.

Por ende, en esta sección me concentraré en identificar de qué manera la reproducción de elementos culturales a partir de la práctica cotidiana (*habitus*) y el espacio social (*campus*) generan dinámicas identitarias al interior del grupo y como estas se transforman a partir de las necesidades de las generaciones más jóvenes.

#### *Memoria común del origen de la comunidad: reconstrucción del recuerdo*

Hablar de identidad es hablar de la selección de elementos culturales propios que nos distinguen de otros grupos, en el caso de la sección anterior, un ejemplo claro es la vivienda en un vagón de tren, que a pesar de tener un origen histórico, es activado en la vida actual como un marcador identitario del grupo.

Como ya se comentaba en el capítulo dos, un elemento clave para la identidad del grupo es el origen y la memoria colectiva que nos haga saber de dónde venimos como grupo, la cual

---

<sup>174</sup> Bourdieu, Pierre, *El sentido práctico*, Minuit, Francia, 1980, p. 88.

<sup>175</sup> Machuca, Jesús Antonio, “Transmisión y producción del sentido en el fenómeno migratorio: su incidencia en la conceptualización del Patrimonio Inmaterial” en Arizpe, Lourdes (coord.) *Compartir el patrimonio cultural inmaterial*. DGCP-CONACULTA, 2011.

“acentúa las funciones positivas desempeñadas por la memoria común, a saber, reforzar la cohesión social, no mediante la coerción, sino mediante la adhesión afectiva al grupo”.<sup>176</sup>

Para lograr observar lo anterior realizaré *grosso modo* una exposición de la memoria del grupo, identificando los puntos históricos y de fractura para la comunidad y qué de ello contribuye a la identidad colectiva. Ya que el recuerdo para transmitirse oralmente implica una reconstrucción *a posteriori*, una selección de los elementos contados y un intento por enlazar lógicamente los recuerdos del plano invadida a los hechos colectivos. Por lo que transmitir la memoria implica una reflexión sobre la definición del lugar social y la relación con los otros,<sup>177</sup> convirtiéndose en un instrumento de la reconstrucción de la identidad.

La memoria de la comunidad de ferrocarrileros “El Conde” está ligada a la época del esplendor ferrocarrilero, para la comunidad no es importante solo la historia exclusiva y local de la comunidad si no también lo que ha sido la historia de los Ferrocarriles, cada vez que preguntaba por la historia de la comunidad cada entrevistado se remontaba a la época en la que Porfirio Díaz amplió el sistema ferroviario (1880-1910), a la época de las locomotoras de vapor, lo que nos habla de que su memoria colectiva ha sido permeada por una historia oficial más generalizada, que además los inscribe como pieza clave en la modernización de la nación mexicana. Podríamos decir que, en primera instancia la identidad común está dada por la categoría de ser ferrocarrileros, este plano se concentra en la memoria imaginada y romántica sobre la época de esplendor ferrocarrilero, en la cual ninguno de los habitantes de la comunidad vivió, pero que se utiliza como margen de referencia general. Posteriormente, cuando me detuve a preguntar sobre ¿cómo llegaron ahí?, es entonces donde se comienza a hablar sobre el origen particular y local del grupo. Lo que nos genera un dato importante en el tema patrimonial, pues la construcción de la memoria colectiva del grupo aparece a partir del cambio de ser una comunidad móvil a ser una comunidad estática en el espacio, la construcción de la memoria aparece como una necesidad para explicar aquello que es valioso e importante pero que ha quedado en el pasado, porque ya no se es más una Cuadrilla Sistemal.

**Vianney:** ¿Cuál es el origen de esta comunidad?

---

<sup>176</sup> Halbwachs citado en Michael Pollak, *op. cit.* pp. 17-18.

<sup>177</sup> *Op. Cit.* Michael Polak, p. 30.

**Entrevistado:** Pues nosotros éramos de las Cuadrillas Sistemales, somos ferrocarrileros de la rama de reparación de vía y pues ahora estamos aquí. Le explico mejor señorita: haga de cuenta que todo esto que usted ve aquí, los vagones, los tenderos y todo lo que ve se movía, nosotros llegábamos a trabajar a un lugar y así mismito como usted ve aquí así era, llegábamos nos instalamos y los hombres nos poníamos a trabajar según las órdenes del patrón, terminábamos, nos preparábamos para viajar y otra vez a otro lugar. A mí me gustaba mucho porque conocía muchas cosas.<sup>178</sup>

Las respuestas que recibí ante la pregunta fueron similares al fragmento expuesto: se plantea un origen común ferrocarrilero, donde presentan la división o rama del sector obrero al que pertenecían, expresan su función y que se desplazaban en la cuadrilla, es muy importante como los entrevistados recalcan el “somos de Cuadrillas Sistemales” ya que es el punto de origen más fuerte que marcan, lo que también nos lleva a la referencia espacial, ya antes mencionada: la reproducción del *espacio ferrocarrilero* de la cuadrilla como una rememoración física de la vida en cuadrillas ambulantes.

Según Michael Pollak, en la construcción de la identidad hay tres elementos fundamentales: la unidad física, la continuidad en el tiempo y el sentimiento de coherencia; es este caso la rememoración y reproducción del *espacio ferrocarrilero* de las cuadrillas, marcado por un “así era cuando estábamos ambulantes”, nos habla de la presencia identitaria de la unidad física de la que nos habla Pollak, se trata de la construcción de fronteras físicas a partir de la reproducción del espacio ferrocarrilero, marcando un territorio de pertenencia al grupo y al mismo tiempo marcando el origen de la comunidad expuesto en el espacio.

Es aquí donde vemos la relación entre *memoria-hacer actual-identidad*, y podemos hablar de la continuidad en el tiempo un sentimiento de coherencia entre el cómo *era y como es* de la construcción del espacio ferrocarrilero de una Cuadrilla Sistemal, volviendo nuevamente a los elementos de construcción de la identidad. Donde, a pesar de la disputa por el espacio, la identidad no está anclada a la adscripción territorial, sino en el *continuum* tiempo-espacio y su reproducción, estructurado profundamente por el trabajo, el gremio ferrocarrilero y la particularidad de la vida obrera-industrial.

También cabe destacar que otro punto importante en la narrativa de los habitantes de la comunidad es la respuesta que refiere al ¿cómo llegaron aquí?

---

<sup>178</sup> Testimonio de ex ferrocarrilero jubilado, habitante de la cuadrilla, 67 años. Material de la entrevista: “A\_A0000052”, con fecha del 24 de julio 2015.

**V:** ¿y cómo es que terminaron aquí?

**E:** pues porque aquí nos dejaron... veré, la empresa se acabó, el gobierno dijo que se acabó y nos corrieron, dijeron que ya no iban a ocupar de nuestro servicio. Como oye señorita, así fue. Yo tengo un hermano que trabajaba en la gerencia y pues él me dijo que nos iban a despedir que buscará donde vivir, pero pues no le hice caso, yo pensé que siempre iba a haber que hacer, ferrocarriles es tan grande que no pensé que nos fueran a correr.

**V:** ¿dónde estaban cuando les dieron la noticia?

**E:** Yo estaba en Acámbaro, yo soy de la cuadrilla 64, y pues ya nos corrieron y luego vino gente aquí a darnos dinero para que dejáramos el vagón pero yo me puse al brinco, como iba yo a dejar mi casa, si este vagón es desde que mi papá estaba chiquillo. Además no tenía a donde irme hija ¿yo que iba a ser? y les dije que no. Eso me paso a mí pero he platicado con mis vecinos y a ellos les paso lo mismo, unos estaban en Toluca, otros en Querétaro. Compañeros de otras cuadrillas dicen que a ellos si los mandaron a desalojar porque los vagones eran más nuevos los iban a usar, dicen que se puso muy feo. Pero a nosotros afortunadamente no nos tocó, total que nos dejaron botados en Acámbaro como un año, luego un día llego un “wey” del sindicato y armó relajo, dijo que levantáramos nuestras cosas porque nos iban a mover y nos remolcaron así nada más sin preguntar si queríamos, mi nieta estaba chiquita en el kínder de allá, no había escuela-vagón. Y así nos trajeron de un lugar a otro, hasta que un día nos dejaron aquí. Y pues aquí estamos.<sup>179</sup>

Coloco este largo extracto de entrevista ya que en él podemos observar una narrativa completamente ligada al proceso de privatización de FNM, asimismo encontramos una narrativa dolida, indignada y molesta por la forma en que se les trató en dicho proceso.

Después de que se le anunciara a las familias de las Cuadrillas Sistemales que estaban despedidos y que tenían que desalojar los vagones, el sentimiento de incertidumbre y coraje por el trato, la violación al Contrato Colectivo de Trabajo de los ferrocarrileros y la desesperación por no saber qué hacer para sacar a sus familias adelante. Algunos ex peones de vía se negaron a dejar sus hogares, por lo que pasaron por un periodo de incertidumbre por lo que pasaría con su futuro.

Días después de recibir la brutal noticia, pasaba un carro pagador, dando la liquidación a los peones de vía, algunos decidieron “ir a lo seguro”: tomar su liquidación y buscar rápidamente otro empleo para mantener a su familia, hubo otros que decidieron quedarse en su hogar a pesar del peligro constante de que los desalojaran en cualquier momento.

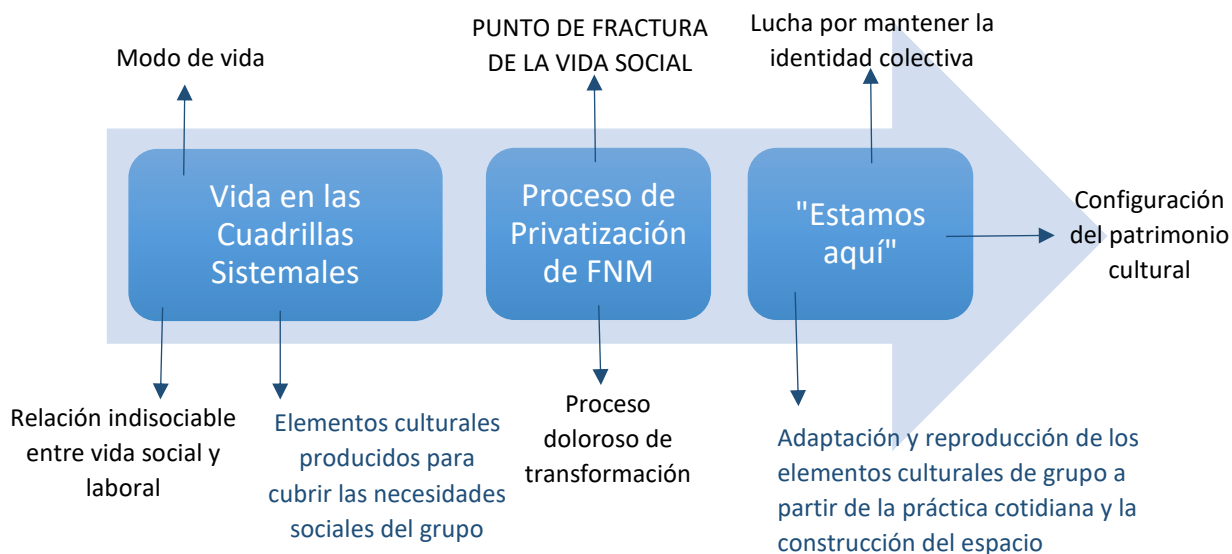
Ante este fenómeno de resistencia a dejar sus hogares, la única y última acción que realizó la paraestatal antes de finalizar labores fue remolcar a los carros-campamento a sitios periféricos a los centros urbanos. En el caso de la comunidad que está en Naucalpan fue un proceso de movimientos constantes de aproximadamente 4 años desde que se les anunció el

---

<sup>179</sup> *Ídem.*

paro de labores de reparación hasta que se “les dejó” definitivamente en Naucalpan, lo menciono así ya que nunca se les anunció que ese sería el lugar definitivo donde quedarían. La comunidad tal y como está conformada estuvo reunida por primera vez en la antigua estación del tren en Toluca donde estuvieron casi dos años y se les remolcó paulatinamente de estación a estación hasta llegar a Naucalpan.<sup>180</sup>

Como mencionaba anteriormente, hay una constante en la narrativa de los habitantes de la comunidad que marcan un sentimiento de abandono por parte de las autoridades, se sienten como un grupo que fue abandonado a los ojos de su sindicato y no sólo la herida es por el trato y la forma en la que se les despidió de su trabajo que también era su ámbito social, la herida también es por la fractura interna de las formas de vida, de tener que cambiar, modificar o decidir dejar de hacer ciertas prácticas. En el caso de los hombres, a pesar de que el peón de vía era considerado el rango más bajo en ferrocarriles, la privatización significó para ellos dejar de ser ferrocarrilero para pasar a ser un “simple trabajador de fábrica”.<sup>181</sup> Podemos concentrar la memoria de la comunidad en las siguientes fases:



En muy interesante ver como después de la privatización y de la llegada a Naucalpan, parecería que las anécdotas y acontecimientos colectivos se esfumaran, más allá de los

<sup>180</sup> Ver tabla de la página 31, capítulo 1.

<sup>181</sup> Testimonio de ex peón de vía, *Op. cit.*, entrevista “0\_B0000021”.

relatos sobre la lucha por el territorio, defensa por la escuela, las veces que los han querido quitar del lugar, las festividades y el choque con otros grupos, no hay puntos de coincidencia en acontecimientos relevantes para la comunidad como lo fue el proceso de privatización. Asunto que refuerza mi supuesto sobre una memoria traumática, un recuerdo que aún duele y que hiere, los habitantes de la comunidad mantienen un recuerdo doloroso sobre el proceso de privatización, incluso son reacios a recordar fechas o etapas temporales del proceso:

**Vianney:** ¿hace cuánto están aquí?<sup>182</sup>

**Entrevistado 1:** No me acuerdo, serán unos 20 años, pero eso no importa lo que importa es que nos botaron aquí mucho antes de que el gobierno anunciara que se acababa FNM.

**Entrevistado 2:** Uy no sé... pero ya es mucho tiempo, a ver... mi “Jimmy” tenía como 5 años y tiene 26, pues han de ser como 21 años más o menos.

**Entrevistado 3:** Hay hija, yo ya no me acuerdo, como nos trajeron de un lado a otro ya ni me acuerdo, porque antes de estar aquí nos jalaron a diferentes lados, pero ya tiene su tiempesito.

**Entrevistado 4:** Pues de que estamos aquí han de ser entre 20 y 23 años pero desde que nos corrieron ya ha de ser como 5 años más pa’ tras.<sup>183</sup>

No se trata sólo de que ha pasado mucho tiempo y es difícil dar una respuesta certera, se trata también de los silencios que un grupo decide mantener porque se trata de aspectos sensibles, aspectos que reflejan una memoria traumática, tal vez lo anterior puede ser mucho más ilustrativo si menciono que a pesar de que la carga narrativa de la memoria de la comunidad se concentra en el proceso de privatización como fractura de la vida en Cuadrillas Sistemales, no se realiza una señalización precisa en la memoria que aluda al momento de llegada a Naucalpan, porque en la construcción identitaria no está presente el interés de marcar una fecha específica del punto de cambio, sino el sentimiento de continuidad temporal entre el pasado y el presente, tomando al proceso de privatización como un periodo de transición doloroso. Lo que nos lleva a la reflexión de que al igual que el patrimonio cultural, la memoria es un proceso de negociación y selección, no todo se queda registrado.

---

<sup>182</sup> Realice la pregunta a diferentes personas en diferente momento. Material obtenido de las entrevistas: “O\_B0000007”, “A\_A0000030”, “O\_0000039”, “O\_0000041”.

<sup>183</sup> Después de la realización de un grupo focal, algunos integrantes de la comunidad determinaron que están en Naucalpan desde hace aproximadamente 23 años.

Además del recuerdo doloroso, también existe un recuerdo empático, de añoranza hacia el pasado, durante la realización de las entrevistas era común que al describir la actualidad los testimonios se remitieran a un plano comparativo con una lógica nostálgica de “el pasado era mucho mejor”:

**Vianney:** ¿Cómo es la relación entre las personas de la comunidad?

**Entrevistado:** es una relación buena, digamos buena, nos organizamos para varias cosas, cada quien está en su onda pero cuando hay que estar juntos nos juntamos y eso es bonito. Pero cuando estábamos en la cuadrilla probablemente era de más ambiente, más ambiente, porque la gente de las cuadrillas como nos conocíamos, y muchos nos llevábamos, nos conocíamos, nos llevábamos bien, todo era cotorreo, un desastre, era así... si iba a una fiesta uno nos invitaba, bueno, cada quién nos invitaba a sus allegados, pero, pues la mayoría nos llevábamos, la mayoría nos conocíamos, se hacían fiestas bien, en grande... Pero con un poco más de ambiente, más confianza vamos a llamarle... Aquí ponle que nos llevamos eso... por ejemplo yo les hablo, los conozco y todo lo que tú quieras, pero antes había inclusive más.<sup>184</sup>

La narrativa anteriormente mencionada aparece en los tres rangos de edad que he determinado para la realización de entrevistas,<sup>185</sup> es decir, el recuerdo vivido o transmitido de la memoria colectiva marcada por el proceso de privatización de FNM. Tal fenómeno nos habla de una memoria heredada, que se transmite como un elemento de construcción de la identidad ya que

Si podemos decir que, en todos los niveles, la memoria es un fenómeno construido social e individualmente, cuando se trata de la memoria heredada podemos también decir que hay una relación fenomenológica muy estrecha entre la memoria y el sentimiento de identidad [...] es el sentido de la imagen de sí, para sí y para los otros.<sup>186</sup>

Es decir, la elección colectiva de la memoria, del qué se recuerda y cómo se recuerda, es también una elección del cómo nos representamos ante los demás.

Como anteriormente se comentó, la llegada a Naucalpan significó una posición incómoda para la comunidad al ser vistos por invasores por los colonos del lugar. Según testimonio de

---

<sup>184</sup> Ex peón de vía, habitante de la comunidad de ferrocarrileros, 54 años. Fragmento de la entrevista “0\_B0000022” con fecha de 27 de enero 2016.

<sup>185</sup> Metodológicamente, para el diseño y aplicación de entrevistas opte por marcar tres rangos de edad: personas mayores de 25 años, personas entre 24 y 13 años, y personas menores de 12 años. Esto debido a que los mayores de 25 años forzosamente tuvieron la experiencia de la vida en Cuadrilla Sistemal y su perspectiva e identificación con la comunidad es diferente a la de los menores de 25. Por último, los menores de 12 años no vivieron en Cuadrilla Sistemal, ni se acuerdan del proceso de transición del estar ambulantes a estáticos, cuando ellos nacieron ya estaba la comunidad en un estado muy parecido al actual, lo que me ayudaría a determinar si existen continuidades simbólicas.

<sup>186</sup> Michael Pollak, *op. cit.*, p. 38.

la Señora Elia: “Cuando llegamos aquí ellos no nos querían, no, no nos querían nada, nos hacían de a pleito, si se les perdía algo nos echaban la patrulla”.<sup>187</sup> Es entonces cuando la barrera entre “ellos y nosotros” se hizo más notoria, el devenir de conflictos fue insostenible para ambos bandos durante un largo periodo, pero con el tiempo se fueron acostumbrando al uso de la misma zona geográfica una vez construidas las fronteras espaciales de ambos grupos.

Actualmente existe una relación de tolerancia entre los vecinos de los alrededores y la comunidad, sin embargo, los estigmas no dejan que sea una relación del todo agradable, “... y hasta la fecha, nosotros somos vistos por los demás como los pobres, pero la verdad es que no, yo vivo en el vagón porque aquí estoy bien, aquí me gusta estar...”<sup>188</sup> expresa Don Pancho con firmeza. Si algunos han podido irse a vivir a otro lado y no lo han hecho es porque hay un arraigo con el tren, el tren y su historia es lo que hace a cada uno de estos individuos sentirse parte de un grupo.

A pesar de que las agresiones han parado, el sentimiento de ser los *Otros* por parte de la comunidad sigue presente y ese roce constante refuerza la identidad grupal por la mirada del otro. Recordemos que los espacios de interacción entre culturas desiguales en conflicto permanente por el territorio o por defender las formas particulares de uso de sus elementos culturales, lejos de generar un efecto de mezcolanza cultural hay una defensa mayormente pronunciada de la cultura. La colonia “El Conde” puede entenderse como “un lugar de identidades exasperadas en confrontación recíproca, donde las identidades dominantes luchan por mantener su hegemonía, en tanto que las dominadas lo hacen para lograr su reconocimiento social”.<sup>189</sup> Este tipo de lugares con muchos grupos en disputa suelen ser sitios de la multiterritorialidad, que terminan por reafianzar las identidades de los grupos.

Sin la memoria común de los habitantes de la comunidad de ferrocarrileros sería difícil entender quiénes son y qué hacen unos vagones varados a lado de una estación, ellos se

---

<sup>187</sup> Sra. Elia, esposa de ex peón de vía, 38 años. Fragmento de la entrevista “recording20131011\_013” con fecha del 11 de diciembre 2013.

<sup>188</sup> Don Pancho, ex peón de vía jubilado, 64 años. Fragmento de la entrevista “recording20131011\_010” con fecha del 23 de agosto 2015.

<sup>189</sup> Gilberto Giménez, “Cultura, identidad y memoria...”, *op. cit.*, p 25.



identifican por su memoria, por ser ferrocarrileros, por ser los “Otros”, por ser los abandonados.

Mucha de su identificación como grupo gira en torno a la historia del proceso de llegada a Naucalpan y cómo el choque entre las dos comunidades causaron conflictos que terminaron por unificar más a la comunidad de ferrocarrileros y de aferrarse a una historia que los identificaba como grupo.

Una vez expuesto lo anterior podemos decir que la reconstrucción de la memoria de un grupo es un proceso que va de la mano con la construcción de identidades, ya que al reconstruir la memoria y saber de dónde venimos, quiénes fuimos y quiénes somos, permite identificarnos como grupo. Permite la base para la construcción de identidades, y a partir de la negociación del quienes somos, saldrá a la luz el conjunto de elementos culturales que nos identifiquen, aquellos que valoremos por mera conmemoración histórica o por uso cotidiano, pero a fin de cuentas, aquellos elementos que se reproducen para la transmisión identitaria, eso que configura el patrimonio cultural del grupo.

### **Patrones de conformación del patrimonio cultural ferrocarrilero de la comunidad**

Si bien, explicar todos los elementos culturales que forman parte del patrimonio cultural de un grupo es una osadía casi inalcanzable, debido al carácter dinámico del patrimonio cultural, si es posible destacar ciertos patrones de su construcción.

#### *Patrón de “recolección” de elementos culturales*

Para el caso específico del patrimonio cultural de la comunidad de ferrocarrileros existe un patrón peculiar sobre la “recolección” de elementos culturales. Por la característica ambulante de las Cuadrillas Sistemales podemos decir que eran como entes “recolectores” de elementos culturales de las múltiples partes del país donde estaban, por lo cual su “caja de herramientas culturales” siempre estaba en constante renovación, según la funcionalidad de dichos elementos estos se desechaban o se apropiaban por parte del grupo, a tal grado de pasar del uso a la apropiación por medio de la reinvencción y re significación de algunos elementos culturales.

Algunos elementos eran tan resignificados que el uso primario se perdía para convertirse en otro signo con el mismo medio tangible, tales elementos eran recreados para presentarse a

los otros como propios, como “formas interiorizadas” o “incorporadas” de la cultura del grupo. “Por una parte, las formas interiorizadas provienen de experiencias comunes y compartidas, mediadas por las formas objetivadas de la cultura; y por otra, no se podrían interpretar ni leer las formas culturales exteriorizadas sin los esquemas cognitivos o *habitus* que nos habilitan para ello”.<sup>190</sup> Es decir, a pesar que se haga un ejercicio de “recolección” de elementos culturales si esos son decodificados y recodificados bajo una lógica particular del grupo, los elementos “recolectados” pasarían a ser “formas interiorizadas” de la cultura del grupo, pues sólo se puede leer desde la lógica interna.

Como ejemplo de lo anterior mencionado nos encontramos con una práctica patrimonial de la comunidad que es reconocida como propia pero que es resultado de la “recolección” de elementos culturales producidos por otros grupos; se trata de la tan mencionada Danza a la Virgen de Guadalupe.

La celebración a la Virgen de Guadalupe el día 12 de diciembre, no es una novedad en la fe católica mexicana, sin embargo, la Virgen de Guadalupe al ser considerada “la madre de todos los mexicanos” ocupaba un lugar especial en las Cuadrillas Sistemales. Como se ha mencionado, el lugar de nacimiento de los habitantes de la comunidad es diverso, sobre todo en aquellas personas “que se subieron al tren” quienes no sólo nacieron, sino que también crecieron en un medio distinto al de las cuadrillas, con lo cual están dotados de un repertorio cultural propio del lugar de origen. Ante tal diversidad, es necesaria la unificación a través de símbolos, y ese símbolo era precisamente la Virgen de Guadalupe, a tal punto que fue posicionada como el santo de las Cuadrillas Sistemales.

La celebración a la “Lupita” se hace en muchas partes del país con sus formas particulares según los grupos, pero para las cuadrillas la conmemoración era tal como si fuera la fiesta patronal de la comunidad y su particular forma de expresión surge de la “recolección” de elementos culturales de grupos externos.

El origen de la celebración se remonta a la década de los 50 donde la figura religiosa más popular era la Virgen de Guadalupe y se decide festejar colectivamente el 12 de diciembre, la conmemoración era sencilla, bastaba con unir todas las figurillas de la virgen en un sólo

---

<sup>190</sup> *Ibid.*, p. 1.

vagón para el rezo del rosario. Con la reproducción de la práctica año tras año se fue sofisticando; se comenzaban a construir capillas provisionales exclusivamente para la celebración, se buscó que la virgen pudiera subirse a la locomotora como acto conmemorativo y también se creó una danza espacial para la festividad. Reproducción tras reproducción la práctica era cada vez más de los ferrocarrileros hasta que se llegó al punto de una producción propia de las Cuadrillas Sistemales.

Actualmente, la celebración comienza desde la noche del 7 de diciembre (cinco días antes del día 12), cada uno de estos días, la virgen pasa la noches en un vagón distinto, por lo general las casas donde se queda la virgen son “de las familias donde sus abuelos todavía trabajaron con locomotoras de vapor”, es decir, de mayor tradición ferrocarrilera, en estas estancias se le reza el rosario y se le hace misa, las casas donde estará la virgen serán adornadas con telas, globos y listones y todo es temático y de un solo color, eso se decide unánimemente en las reuniones previas para la organización de la festividad. Una vez terminada esta etapa de “posadas” –que también son una evocación al carácter ambulante de las cuadrillas–, “la fiesta grande” comienza la noche del día once para amanecer doce, a continuación presento narración de la señora Maribel sobre los hechos en la fiesta:

La noche del once para amanecer doce se le trae el mariachi a la Virgen y se le cantan las mañanitas, se le hace misa, se le reza el rosario a la morenita y se le da gracias por las bendiciones que nos dio en el año [...] Después de la misa se comienza con la danza hasta que amanece y desayunamos con ella. En la mañana, a las diez que pasa el tren de Ferrovalle, el maquinista nos da chance de ir despacio en procesión y de llevarse la virgen para que se pase y nosotras y los niños atrás bailando. Eso tiene que ser rápido porque si no se enojan con él.

Durante todo el día se baila y se come, y visita nuevamente las posadas de los días anteriores, a las 6 de la tarde se le vuelven a hacer misa y se le pide por nosotros los ferrocarrileros y por todas las almas que se han muerto en el tren. Y pus igual en la tarde, a las doce de la noche se le reza el último rosario.<sup>191</sup>

Cabe destacar la presencia de música ferrocarrilera en la celebración a la Virgen de Guadalupe, después de las mañanitas se continua la celebración colectiva donde se come, se conversa, se baila, se escucha “música de ferrocarrileros”: corridos ferrocarrileros,

---

<sup>191</sup> Maribel Rojas López, 39 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan. Fragmento tomado de la entrevista “A\_A0000046” con fecha del 4 de julio 2015.

música ranchera o cualquier canción donde la figura del ferrocarril aparezca.<sup>192</sup> En ella es posible colocar a la emulación de los sonidos del silbato, las ruedas, el andar del tren como una manera de evocación simbólica de algo con lo que se convive, que se conoce en colectivo. Con lo anterior, podemos observar que existe una fuerte simbolización entre el ferrocarril y la virgen, así como un retorno constante de la exposición del *espacio ferrocarrilero*, porque la fiesta se hace entre las vías. El paso de la reproducción a la producción es claro en las locuciones con respecto al origen de la celebración que hay en la comunidad: “Y aquí empezó una de las cosas de la danza que hoy sigue, se hace en diciembre, la danza de la Virgen de Guadalupe, aquí surgió de esta cuadrilla [...] Y con la danza de la Virgen un señor de aquí fue quién inicio y ahí sigue la danza”.<sup>193</sup>

La danza mencionada es un baile inventado exclusivamente para la celebración de la virgen, según los testimonios se las enseñó un señor ya mayor, que era jubilado pero seguía viviendo en las cuadrillas con la familia de su hijo, él señor (de quien ya no recuerdan el nombre) era de Zacatecas, según la señora Elia la danza “es como una combinación entre danza azteca y danza del venado”, porque el señor al ser originario del norte aprendió la danza del venado y en su itinerancia en el tren, él vio la danza azteca y le gustó intentar una nueva. Los instrumentos utilizados para la danza son tres tambores improvisados con el material sobrante para la reparación de vía y unos hules amarrados a los extremos, dos flautas, maracas y castañuelas porque en el momento en el que se enseñó la danza fueron los únicos instrumentos que se pudieron conseguir, lo que también habla y representa las condiciones de precariedad en que se encontraban las Cuadrillas Sistemales pero que se reproduce como símbolo identitario.

La danza se realiza a lo largo de todo un día en distintas fases:

- La danza da inicio alrededor de las nueve de la mañana del día 12 de diciembre, después del Rosario a la virgen de Guadalupe y se realiza a lo largo de las vías del tren y frente a las tres imágenes de la virgen que tienen las familias ferrocarrileras.

---

<sup>192</sup> Para escuchar algunas canciones de “música de ferrocarrileros” como lo enuncian los habitantes de la comunidad. Escuchar *Cantos Ferrocarrileros*, interpreta Oscar Chávez, Ferrocarriles Nacionales de México, México, 1990. Fecha de consulta: 20 de mayo 2014. Disponible en línea: <https://www.youtube.com/watch?v=uuB6nFevWrg>

<sup>193</sup> Testimonio de esposa de ex peón de vía, *op. cit.*, entrevista 0\_B0000007.

- Posteriormente, se danza en la iglesia más cercana y las capillas montadas afuera de los vagones o capillas de las colonias circundantes.
- Por último, apoyados por el paso del tren, se subían las tres imágenes de la virgen que pertenecen a la comunidad a la locomotora de Ferrovial que pasaba entre los carros-campamento, mientras se danzaba siguiendo la marcha de la locomotora. Sin embargo, el ferrocarril dejó de pasar desde abril 2015, por lo que la danza sólo se realiza a los costados de la vía como si el paso del tren aún fuera existente.



Imágenes de la Celebración a la Virgen de Guadalupe, comunidad de ferrocarrileros, 2015. Fotografías propias.

Si bien, el origen de la celebración no es exclusiva del grupo ferrocarrilero, el proceso de apropiación sí lo es, este es un claro ejemplo de que la apropiación de elementos externos para la creación de una celebración única son indicios de producción auténtica de la comunidad con miras a la creación de elementos que identifiquen al grupo, algo que los haga estar juntos y sentirse parte de algo. La recolección y apropiación de significados y expresiones que les permitieran cohesionarse como comunidad ferrocarrilera han sido creadas como elementos de construcción de la identidad común.

Los preparativos para la fiesta son durante todo el año, manteniendo unida a la comunidad, manteniendo en contacto a las familias. Hay juntas mensuales para comentar los avances de los preparativos y comentar los conflictos o dificultades que llevan hasta el momento para resolverlo a tiempo, se arman comisiones: para decoración, para arreglo de la virgen, para ensayo de la danza, para preparación de comida, para gestión del rosario y misa, para contratación de la banda o el mariachi.

Hasta el momento las personas de la comunidad han tomado por estrategia, la integración de personas externas a la comunidad, en primer lugar para transmitir la práctica (destaca la enseñanza de la danza en los niños) y hacerse notar como grupo identitario, al mismo tiempo de aproximar a las personas externas para que conozcan al grupo aminorando los roces con otros sectores.

En el ejemplo antes mencionado encontramos elementos de la construcción social del espacio y la reproducción de las prácticas cotidianas que contribuyen a la configuración del patrimonio del grupo. Detectando así un segundo patrón de la construcción del patrimonio ferrocarrilero.

#### *Patrón de continuidad temporal de la Cuadrilla Sistemal*

Ya hemos hablado que la memoria colectiva del grupo genera puntos de encuentros identitarios con relación al origen de la comunidad y al sentimiento de continuidad temporal entre la vida de la cuadrilla ambulante y su establecimiento fijo. Este es el segundo patrón de conformación del patrimonio: un proceso relacional entre memoria colectiva e identidad que se concentra en la objetivación de las “formas interiorizadas” de

la cultura, al hacer evidente su continuidad temporal desde la vida en Cuadrilla Sistemal y la creatividad para dotar de funcionalidad al “hacer cotidiano” pasado.

Un ejemplo de este caso podría ser la *Escuela Tipo Art. 123 “Lic. Adolfo López Mateos”* como una práctica cotidiana patrimonial. Como ya se ha comentado la escuela-vagón es un modelo educativo que surge por la necesidad de cobertura educativa en los ferrocarriles, sin embargo, su adaptación creativa para las Cuadrillas Sistemales se convirtió en un punto de referencia colectiva de las propias cuadrillas. La adaptación de una escuela a un vagón de tren móvil también generó un rasgo identitario para la gente de las cuadrillas ambulantes, tras el proceso de privatización, las escuelas de este tipo desaparecieron, quedando solo la descrita para este caso,<sup>194</sup> lo que en la actualidad ha reforzado el sentimiento identitario de la comunidad a través de la escuela.

A pesar de las modificaciones que ha tenido la escuela para su mejoría, existe una constante que se niega a cambiar, se trata de la reproducción espacial de la escuela. Las condiciones peculiares que implica estudiar sobre un vagón de tren pudieron propiciar la desaparición de la escuela, incluso en el área geográfica donde se encuentra la comunidad hay otras escuelas ¿Qué provoca que la escuela continúe ejecutándose en el vagón? ¿Por qué los padres de la comunidad prefieren enviar ahí a sus hijos? Lazos identitarios muy fuertes deben existir para que la reproducción espacial de la escuela y de los hogares de la comunidad continúen.

**E:** Yo fui a la misma escuela, también con el profesor Mayolo, yo mando a mi hijo ahí porque ya lo conozco, es un buen maestro, además mis niños saben vivir en un vagón, no les causa extrañeza ir a la escuela en un vagón. En el recreo pueden venir a desayunar a la casa. Mi niño el más chiquito ya no le toco kínder aquí y lo mande al kínder de San Bartolo, pero mi niño lloraba, no quería ir, me decía que se sentía muy encerrado.<sup>195</sup>

En cuanto a las instalaciones de la escuela, los niños de primero a segundo año de primaria toman clase en una tercera parte del vagón y los alumnos de tercero a quinto en el espacio restante. A pesar de que las instalaciones de la escuela se han extendido a nivel de suelo

---

<sup>194</sup> Cabe mencionar que en otras partes del país existen escuelas que han sido adaptadas a vagones de tren, sin embargo, el origen no es el mismo al de las *escuelas Tipo Art. 123*. Por lo que no existe una continuación temporal que relacione a tales escuelas con el hecho ferrocarrilero.

<sup>195</sup> Maribel Rojas, *op. cit.*, “Entrevista a la señora Maribel-ferrocarriles”.

con la construcción de un salón prefabricado que sirve como comedor<sup>196</sup> y los baños, todos los alumnos de la escuela siguen recibiendo sus clases en el vagón, lo que nos habla nuevamente de la importancia de la reconstrucción constante del espacio social de la escuela, donde se siguen manteniendo la sectorización interna. Cabe destacar que muchos de los alumnos actuales no vieron a la comunidad de manera ambulante y el hecho de ver al ferrocarril todos los días, de *estar en y ser parte* al mismo tiempo, unifica las construcciones del espacio de los agentes de la comunidad.



Resultado de un ejercicio en el que se les pidió a los alumnos de la escuela-vagón que dibujaran UNA ESCUELA, cualquiera, no tenía que ser la suya. Es importante notar su referente, al colocar las ruedas colocadas debajo de la escuela, simulando las ruedas del vagón. 2015.

El modelo educativo de la escuela-vagón es distinto al de una escuela común, ya que por las condiciones de espacio, la cantidad y el contexto social de los niños, se deja de lado el

---

<sup>196</sup> Esta división espacial tiene dos años de existencia, anteriormente todos los grados estudiaban en el vagón y no había comedor porque el programa de “Escuelas de tiempo completo” no está implementado en la escuela-vagón.



sistema de competencias<sup>197</sup> y se promueve la participación colectiva, “aquí no solamente se puede aprender del maestro, también mis compañeros me enseñan cuando no entiendo” según palabras de una alumna de la escuela<sup>198</sup>.

Dicha condición espacial y un modelo de educación multigrado hace posible un aprendizaje en conjunto, asimismo, fomenta el aprendizaje en colectivo y permite una sana convivencia inculcando relaciones de compañerismo y apoyo mutuo entre los alumnos.

A la llegada de un nuevo compañero a la escuela el Profesor hace su presentación ante el grupo y deja que cada uno de los alumnos se presente con el alumno de nuevo ingreso, especialmente a inicio del ciclo escolar con la llegada de los alumnos.

**Prof. Jaime:** Hoy estamos aquí como cada año recibiendo a nuevos compañeros, véanlos, mírenlos bien porque cuando ellos necesiten de ustedes deben de brindarle su ayuda. Niños repitan su nombre para que se les grabe a sus compañeros. ¿Usted?

**Alejandra:** Ale

**Julián:** Julián

**Axel:** Axel

**Prof.:** ¿Entendieron? ¿Se grabaron sus nombres?

**Alumnos:** ¡Sí! [*en coro*]

**Prof.:** si alguno de ellos no entiende una lección ¿ustedes que deben hacer?

**Alumnos:** ¡Explicarle! [*en coro*]

**Prof.:** eso es, recuerden que ellos están aquí para que los respeten, para que los cuiden, para que los quieran, porque son sus compañeros más pequeños...<sup>199</sup>

Los grupos involucrados con la práctica son en primera instancia las personas de la comunidad ferrocarrilera, ya que no solamente llevan a sus niños a la escuela, sino que incluso han sido alumnos de ella, es decir, han sido parte del “hacer” escuela. Evidentemente las familias que tienen a algún familiar estudiando actualmente se involucran de manera más constante con la escuela, lo cual contribuye a la reproducción de la identidad ferrocarrilera de la comunidad.

En un segundo plano, las personas o grupos involucrados, son las familias de las comunidades aledañas, que también tienen la peculiaridad de ser asentamientos irregulares.

---

<sup>197</sup> Modelo educativo utilizado en países como Estados Unidos, donde el objetivo es fomentar la competencia entre los alumnos para que estos se esfuercen más por ser los mejores y que fue implementado por la SEP en México en todos planes de estudio desde el año 2000.

<sup>198</sup> Testimonio de una alumna de la escuela-vagón. Fragmento de la entrevista “B\_B000002” con fecha del 30 de septiembre 2015.

<sup>199</sup> Fragmento de grabación del primer día de clases del ciclo escolar 2014-2015.

Con lo anterior la escuela se coloca como un puente de comunicación entre la comunidad ferrocarrilera y las comunidades aledañas.

La generación de un formato educativo a partir del intercambio simbólico entre un modelo educativo y una serie de significaciones, valoraciones y representaciones del sector obrero ferrocarrilero,<sup>200</sup> contribuye a la configuración de la memoria ferrocarrilera de los niños de la comunidad a través de una acción de lo cotidiano que es “hacer” escuela, generando un sentido de pertenencia e identidad. Fomenta la cohesión familiar y dinámicas de vecindad entre las familias de la cuadrilla. Además por su carácter no excluyente, también crea puntos de encuentro con el *Otro*.<sup>201</sup>

Como ya se ha mencionado, la práctica del “hacer” escuela tiene implicaciones importantes para la configuración identitaria de la comunidad, ya que la escuela-vagón como un espacio en donde se conocen, interactúan y aprenden un grupo de niños; genera relaciones de pertenencia muy difíciles de disolver. En primera instancia la pertenencia se vincula con el lugar de origen “yo vengo de una comunidad ferrocarrilera”, “mi abuelo fue ferrocarrilero”, “mi casa es un vagón; a un segundo plano en donde se enfatiza el “yo fui en la escuelita-vagón”. Tal es así, que al momento de continuar su educación primaria (sexto año) los niños del vagón tienen que ir a una escuela convencional, en donde al llegar su nuevo ambiente se relacionan con otros niños que salieron de la escuela-vagón.

Una de las actividades más recurrentes de la escuela es la participación de las personas de la comunidad, las cuales van a contar historias sobre su vida y evidentemente la mayor parte de su vida es el ferrocarril, con este tipo de actividades del “hacer” escuela se reconoce, reafirma y difunde la memoria colectiva de la comunidad. El cual toma forma en el hacer cotidiano de la escuela-vagón, no sólo contemplando el formato educativo, sino el proceso comunitario que se lleva a cabo para el “hacer” escuela.

Lo anterior nos recuerda la reproducción de las relaciones de solidaridad interna de la comunidad, como ya se expuso anteriormente en este capítulo, existe una pervivencia de las

---

<sup>200</sup> Durante las largas charlas sostenidas con el Profesor Jaime Contreras, narró como su formación profesional en la Escuela Normalista, sumado a su experiencia en diferentes Cuadrillas Sistemales con alumnos diversos, fueron la base para el desarrollo de su método de enseñanza orientado a destacar las cualidades individuales pero enfocadas al bien común.

<sup>201</sup> Término utilizado en el sentido de Todorov, Tzvetan. *Nosotros y los Otros*. Siglo XXI, México, 2011.

formas de convivir desde la cuadrilla de peones de vía y nos habla también de una lucha por la rememoración cotidiana del “como era”. Además de la relación comunal al interior de la escuela, estos vínculos se reproducen hacia el exterior, hacia otros agentes de la comunidad que aparentemente no tienen un vínculo directo con la escuela, lo que ha colocado a la escuela como punto de reunión.

La escuela actúa como una base de operaciones de la comunidad donde se tocan temas sobre la defensa de la escuela, servicio de Internet, biblioteca, asesorías a jóvenes de nivel escolar más alto e incluso funciona como centro de celebraciones y festividades. Más allá de un lugar, el formato educativo está presente en las formas de organización de la comunidad, las dinámicas de socialización que se desarrollan en la ejecución de esta práctica fortalecen las capacidades de autogestión de recursos y servicios como agua y luz.

También, las festividades de la escuela constituyen un espacio para la convivencia y organización de la comunidad, ya que para los eventos de la escuela toda la comunidad se reúne para colaborar con algo, aunque no tenga a ningún familiar en la escuela e incluso las celebraciones familiares se llevan a cabo en el espacio que entre semana es apropiado como el patio de la escuela.

Con referente a los temas como violencia, delincuencia, de conflicto social, el director y las madres de la comunidad buscan la realización de actividades que ayuden a los niños a concientizarse sobre lo que puede ser peligroso para ellos. De esta manera, con la participación de la comunidad y de la escuela se puede contrarrestar el problema. La práctica contribuye a aminorar los problemas de violencia internos en la comunidad y con otros, así como los conflictos por desarraigo, ya que promoviendo un aprendizaje basado en la ayuda mutua, cada uno de los niños conoce sus habilidades y también tiene la capacidad de reconocer las de los demás, esto genera un ambiente más armónico y de respeto, además el espacio en que se desarrollan, su escuela, su aula, es un vagón que apela a sus modos de vida; para los niños que no viven en la comunidad puede representar parte de una historia propia del lugar en el que habitan, pues hasta hace poco tiempo era la ruta del tren.

Cabe resaltar que no se trata de un modelo educativo excluyente en donde si no eres de ascendencia ferrocarrilera te rechazan, por el contrario, la escuela-vagón está abierta a todo tipo de personas; evidentemente como órgano educativo, tiene restricciones en cuanto al

nivel de conocimientos de los alumnos. Cabe mencionar que si existe algún alumno que moleste a sus compañeros o cause problemas en la convivencia de los niños de la escuela puede perder su lugar en la escuela-vagón. A nivel local la escuela representa un rostro de la comunidad de ferrocarrileros ante los ojos de los otros, la práctica funciona como una especie de embajadora para las relaciones diplomáticas entre la comunidad y las comunidades aledañas.

La importancia de la escuela para la comunidad se refleja en los mecanismos en defensa generados para proteger a la escuela, por ejemplo, durante el año 2009, el Gobierno Federal a través del Gobierno del Estado tenían la planificación para la construcción de una carretera sobre el trazo de vía lo que ponía en riesgo la vivienda de toda la comunidad, así que como medidas de acción formaron contingentes para ir a exigir justicia ante el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, para que a través de este ya no se permitiera el desalojo de la escuela. A pesar de este tipo de acciones emergentes y de mucho valor, no existe un plan articulado por parte de la comunidad. Como menciona el Prof. Jaime Mayolo Contreras:

“Evidentemente hay acciones espontaneas ante alguien que quiere dañar algo que es valioso para nosotros, pero no existe mucha conciencia al respecto de lo que se hace o del que hacer para que ello no vuelva a ocurrir”.<sup>202</sup>

Diversos medios de comunicación como Televisa, Cuartoscuro, El Reforma, La Jornada, El País han visitado la escuela-vagón para hacer reportajes al respecto. Entre los meses de junio a septiembre se le han realizado reportajes constantemente, sin embargo, las notas periodísticas no se concentran en tomar en cuenta a la comunidad y su historia, por el contrario, presentan a la escuela-vagón como ejemplo de como “un maestro humilde hace todo lo posible para que los niños ‘vulnerables’ que viven en los vagones de tren vayan a la escuela”, lo que preocupa al Profesor Jaime, ya que a él le gustaría que los reportajes que hacen se concentren en el antecedente de la comunidad, que se denuncie por qué están ahí y no solo se les vuelva a estigmatizar y a borrar del plano de lo visible. Tal preocupación es reflejo de la necesidad de la comunidad que se sepa de donde vienen y porque están ahí,

---

<sup>202</sup> Fragmento de la entrevista “25 DE OCTUBRE” al Entrevista Profesor Jaime Mayolo Contreras, *op. cit.*

nuevamente vemos como el *continuum* temporal persiste para los temas de valor del colectivo.

A partir de 2015, la escuela se convirtió de tiempo completo, lo que generó cambios en los horarios y actividades. Ser escuela de tiempo completo implica que las clases serán impartidas de 8 a 16 horas, teniendo que proporcionar alimentos a los alumnos, así como una mayor cantidad de talleristas y actividades artísticas y/o deportivas. Por otra parte, el cambio tan acelerado que provocó el cambio de tiempo ordinario a tiempo completo en menos de un año, generó nueva infraestructura, nuevas formas de aprender, nuevo personal escolar, hasta nuevas formas de comer. Por tal motivo consideramos que la escuela-vagón está en un proceso de transformación acelerado, donde otra vez, ante épocas de cambios grandes las negociaciones sobre el patrimonio vuelven a aparecer.

Actualmente, la escuela-vagón no solo expresa la continuidad tempo-espacial de la práctica, sino que adquirió una función social importante para la comunidad: la de mediador entre el afuera y el adentro, integrando a alumnos originarios de grupos externos a la cuadrilla, generando lazos de cordialidad, promoviendo un conocimiento más amplio del grupo y la generación de aliados para la defensa de la escuela y al mismo tiempo la defensa de la comunidad. En pocas palabras, todas las significaciones, representaciones, conexiones entre pasado y presente, y disminución de conflictos que puede generar el “hacer” escuela<sup>203</sup> hacen de la escuela una labor colectiva de reproducción del grupo, la convierten en un acto su patrimonio cultural.

#### *Patrón de relación afectiva y sentimiento de añoranza por lo ferrocarrilero*

“El ser humano describe la realidad que lo rodea sirviéndose de símbolos que se expresan en el lenguaje propio y específico de cada cultura. Si partimos de esta idea, entonces el proceso de simbolización es un modo de acercarse a la realidad”,<sup>204</sup> se trata de definir el mundo para definirse a sí mismos. En ese intento por la definición se crea el *corpus* de elementos culturales que un grupo seleccionara para identificarse de otros y al considerarlo importante para la cohesión social, al mismo tiempo se determina el *corpus patrimonial* de

---

<sup>203</sup> Al hablar sobre el “hacer” escuela me refiero a una construcción-acción colectiva.

<sup>204</sup> Medrano Luna, Gabriel, *¡Ay, Morena Encantadora! El folclor literario ferrocarrilero de Aguascalientes*, Instituto Cultural de Aguascalientes, México, 2008, p. 39-40.

un grupo. Tal conjunto está formado por un sistema de “significación que determina no solo las codificaciones semánticas, sino también las maneras correctas de decodificación”<sup>205</sup> –un proceso similar al que Bourdieu llamaría *habitus*–, donde también están presentes sistemas de valores y sentimientos con respecto a un hecho, práctica, espacio u objeto.

Según Jorge Larraín un rasgo diferenciador de un grupo social es el apego afectivo a cierto conjunto de objetos materiales que forma parte de nuestras posesiones: nuestro propio cuerpo, nuestra casa, un automóvil”.<sup>206</sup> Si como posesiones sociales entendemos a aquellas significaciones y representaciones culturales que se le dotan a elementos materiales, podemos decir, que el apego afectivo hacia el ferrocarril es un rasgo identitario de la comunidad y al mismo tiempo se convierte en el cuarto patrón de la configuración del patrimonio cultural ferrocarrilero de la comunidad.

En la necesidad de la comunidad por reiterar y determinarse a sí misma, la figura de los ferrocarriles está presente en canciones, dichos, usos léxicos, espacios, paisajes de la comunidad, está presente en todos los ámbitos de la vida social. Y si la figura del ferrocarril ha podido contribuir a mantener la definición de grupo, sin duda se le dará un sentido empático al tren, el cual tiende a aumentar cuando los elementos culturales relacionados al esquema de valor de la comunidad desaparecen.

Es posible que a partir del proceso de privatización de FNM se hayan generado nuevas significaciones con respecto al tren, que detonaron la reconstrucción constante del recuerdo creando una relación empática del obrero y sus familias hacia el ferrocarril, que iba más allá de una máquina, de ser su hogar o de una estructura de hierro, al ferrocarril se le atribuyó un carácter sagrado, es lo que los protegía, lo que los transportaba, lo que les daba de comer, lo que les daba la esperanza de ir a un lugar mejor... Hubo una sacralización laboral de la convivencia cotidiana ferrocarril-ferrocarrilero.

Un claro ejemplo es la permanencia de las familias ferrocarrileras en los vagones del tren después del paro de funciones nacional. Uno pensaría que los ferrocarrileros viven en los

---

<sup>205</sup> *Ídem.*

<sup>206</sup> Jorge Larraín, *op. cit.*, p.25.

vagones porque no les queda de otra, porque no le alcanza para una casa, etcétera. La verdad es que ellos comentan que no la necesitan porque ya tienen una y es vagón.

**Vianney:** ¿Usted nunca quiso una casa?

**Entrevistada:** no fijate que no, es lo que siempre he pensado y como que no, como que eso no lo tengo como prioridad, porque no es ahorita, siempre lo he pensado, porque luego mi hijo me dice “mamá, hay que ver una casa...” pero como aquí estoy a gusto y estamos todos, como que no tengo idea de una casa, si he soñado con tener mi casa grande, arreglada y todo pero no me imagino yo ahí para vivir, pero si fijate que mi hijo me dijo la otra vez “mama hay que comprar una casa” dice, y le dijo no hijo, ahorita no.<sup>207</sup>

El motivo por el que algunas familias a decidieron quedarse a vivir en el vagón es similar al del siguiente miembro de la comunidad de ferrocarrileros:

...no me voy de aquí, porque en los vagones esta toda mi familia, mi casa me la heredo mi papá que en paz descansa y además no tengo otro lugar a donde ir, ¿sabe? mi mamá me dio a luz justo en este vagón... además, si no nos fuimos del vagón cuando andaba en movimiento, mucho menos ahora que las cosas son más fáciles.<sup>208</sup>

Con el sentimiento amargo de abandono, el recuerdo –hasta cierto punto romántico– sobre el pasado, la vida en las cuadrillas, también ha surgido un marcado sentimiento de añoranza, una añoranza que está siendo compartida a los niños a partir de la reproducción del *espacio ferrocarrilero* de una Cuadrilla Sistematizada, a través de las prácticas cotidianas como el compartir hechos y relatos que sus mayores le dicen.

**V:** ¿Cómo era esta experiencia de ir viajando de ir aprendiendo...?

**E:** Nos gustaba, bueno nos gustaba porque era nuestra vida, era de llegar a un lado y te vas a otro y así, mientras duraba el trabajo que tenían que hacer, lo terminábamos y ya nos íbamos a otro lado, a toda la república, somos 8 hijos y todos somos de diferente lugar.<sup>209</sup>

Otro ejemplo claro de la añoranza hacia el pasado es sobre el conocimiento del sector obrero ferrocarrilero, donde no solo existe un sentimiento de añoranza, sino que se está viviendo el proceso de olvido; no porque no sea valorado el saber-hacer ferrocarrilero, sino porque ya no es funcional para la vida de la comunidad. A pesar de ello, los huecos en la “caja de herramientas culturales” se cubren de añoranza, de sentimiento de pérdida, de tristeza, el cual se compensa con la conmemoración diaria del recuerdo.

Lo que estoy tomando por conocimientos del sector obrero ferrocarrilero, son cualquier hecho o información que emane de la interacción entre el ferrocarril y la vida cotidiana y/o

---

<sup>207</sup> Profesor Jaime Mayolo, *op. cit.* Entrevista “25 DE OCTUBRE”.

<sup>208</sup> Ex peón de vía, *op. cit.* Entrevista “B\_0000029”.

<sup>209</sup> Maribel Rojas López, 39 años, *op.cit.* Entrevista “Entrevista a la señora Maribel-ferrocarriles”.

laboral de un ferrocarrilero. Para establecer una mayor claridad al respecto, los he clasificado en dos grupos:

- Conocimientos técnicos industriales que den cuenta de la especialización de los obreros ferrocarrileros y de etapas de industrialización del país, que pueden ir desde tipos de materiales, instrumentos, formas de funcionamiento de máquinas hasta lenguaje tecnificado.
- Conocimientos sobre la *vida cotidiana*<sup>210</sup> de los ferrocarrileros y sus familias teniendo al tren como hogar fijo o temporal.

El trabajo tenía una cuestión de relaciones del parentesco ya que los conocimientos empíricos sobre el oficio eran transmitidos de generación en generación, quien estaba ya trabajando en ferrocarriles metía a su hijo o a los familiares hombres más cercanos, era común tener un ambiente familiar dentro del ambiente laboral de las cuadrillas. El amor al oficio que tenían los peones de vía se ve reflejado en la codependencia que existía entre el ferrocarril, el buen estado de las vías y las cuadrillas. Las Cuadrillas Sistemales existían porque había vías que tenían que ser reparadas o se pensaba siempre en la extensión del tendido de vía, y esa labor existía porque había un ferrocarril que necesitaba pasar. Cuando uno de estos elementos desapareció, los otros se ven afectados tal como ocurrió en el caso de la privatización de FNM.

**E:** yo he vivido toda mi vida aquí, mis hijos se hicieron en el tren, yo toda mi vida fui un peón de vía, era pesado pero era bonito, porque sabías que tu trabajo era importante para que el ferrocarril pudiera pasar, para que las personas se transportaran, para llevar alimentos o ropa de una región a otra, era un trabajo bonito.<sup>211</sup>

El ámbito laboral se veía reflejado en el lenguaje, que surgía del ámbito laboral y era llevado al ámbito cotidiano y muchos dichos aún continúan presentes de uso común a manera de costumbre pero también de conmemoración colectiva; algunas expresiones son las siguientes:

---

<sup>210</sup> Entendida como prácticas creativas para el “hacer diario”, véase en Michael De Certeau, *La invención de lo cotidiano*, 2ª edición en español, Universidad Iberoamericana, México, 1996.

<sup>211</sup> Ex Mayordomo, ex ferrocarrilero jubilado, 69 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan. Fragmento de la entrevista “A\_A0000063”, con fecha del 30 de agosto 2015.



-“Suave que la niña es tierna” y “Suavecito, no lo vayas a despertar”. Se refiere al trabajo de golpe de los clavos de vía, donde había que tener cuidado para no abrir o tronar el durmiente.

-“Echo la mocha”. Ir rápido, como “La mocha” una locomotora.

-“Morena”. Forma de hablar o referirse a la locomotora, donde el imaginario de los tiempos de la máquina de vapor.

Incluso el ámbito laboral se trasladaba al ámbito lúdico con los niños de las cuadrillas quienes jugaban al “trenecito” o imitaban los sonidos del tren. Algunos aún siguen jugando al “trenecito”, o el tren sigue apareciendo constantemente en los dibujos de los niños.

Sin embargo, un elemento que dolió en la identidad del grupo fue la desaparición del saber-hacer de los obreros ferrocarrileros peones de vía, pues afectó las fibras internas de la comunidad. Como lo he mencionado en el capítulo 1, existía un lazo indisoluble entre la vida social y la laboral, los esquemas laborales se reproducen en la jerarquía social y viceversa. Esta pérdida recalcó la conciencia colectiva de “algo nos falta, algo nos quitaron” por ende, la dotación de valor simbólico al ferrocarril y el sentimiento de añoranza hacia el pasado es también un acto de visibilización política.

#### *La configuración patrimonial a partir de la reproducción del espacio social y las prácticas cotidianas*

A lo largo de esta investigación he presentado al espacio social y a las prácticas cotidianas como variables distintas, sin embargo, tengo que decir que tales variables son mutuamente autoconstruidas, es decir, no se puede hablar de una sin que la otra esté presente. Podemos ver este mecanismo recíproco apoyados en Bourdieu con el planteamiento del *habitus* y el *campo*, donde a pesar de tener definiciones distintas y responder a elementos sociales diferentes, ambos son necesarios para la consolidación de un grupo social y el intercambio de sus elementos culturales.

Por una parte la reproducción del espacio ferrocarrilero, propio de una Cuadrilla Sistemal, habla de una necesidad de hacer visible la continuidad temporal a partir de una dimensión espacial, de una apropiación del territorio por parte del grupo.

Por otra parte, en la reproducción diaria de las prácticas cotidianas esta un mecanismo de reproducción del “hacer cotidiano” donde no sólo se reproducen acciones, formas de uso, formas de “hacer”, sino también, significaciones, valores y mecanismos de codificación y decodificación de los elementos culturales del grupo. Además, la cualidad creativa del “hacer cotidiano” para la adaptación de la práctica a nuevos contextos perpetuando su funcionalidad es donde se comienza el procesos de selección sobre qué elementos de, cuales “colecciono” o cuales modifico de la “caja de herramientas culturales de un grupo”.

Y las adaptaciones constantes del espacio y la práctica cotidiana forman parte del proceso de negociación del patrimonio cultural. Recordemos que la premisa para comprender la configuración del patrimonio ferrocarrilero es verlo como un proceso dinámico cambiante según las necesidades identitarias y políticas de un grupo. Y en el proceso dinámico y cambiante del patrimonio son el espacio y la práctica cotidiana los que permiten esa movilidad. Así que los cambios radicales en alguna de las dos variables (*habitus* y *campus*), transmitirán la movilidad a la configuración del patrimonio cultural ferrocarrilero. Aquí el patrón de configuración del patrimonio es la propia reproducción y producción del espacio y la práctica cotidiana.

Los ejemplos antes expuestos, son solo una muestra de prácticas patrimoniales, recordando que el patrimonio es todo aquello que tiene un entramado complejo que unifica a una comunidad desde la identidad colectiva.

Cabe destacar que los patrones de configuración del patrimonio ferrocarrilero no son procesos que se realizan de manera aislada, por el contrario cada patrón está completamente interconectado con el resto. Recapitulando, podemos decir que los patrones de conformación del patrimonio cultural ferrocarrilero se concentran en:

- Una “recolección” de elementos culturales ajenos (producido por el intercambio cultural que genera viajar) que a través del uso, re-producción, re-presentación y

re-significación son apropiados por la comunidad para presentarse como propios.

- Un proceso relacional entre memoria colectiva e identidad que se concentra en la objetivación y reproducción de las “formas interiorizadas” de la cultura, la evidenciarían de su continuidad temporal y la creatividad para dotar de funcionalidad al “hacer cotidiano” pasado.
- Un proceso de valorización y significación sobre los aspectos que han desaparecido a raíz de la privatización de FNM con tendencia al sentimiento de añoranza sobre el pasado, sobre todo aquellos ámbitos identificados como “ferrocarrileros”.
- Transmisión, reproducción y producción de elementos culturales del grupo a través de la construcción del espacio y de las prácticas cotidianas.

#### *Mecanismos de transmisión del patrimonio*

A lo largo del capítulo hemos abordado, mencionado o descrito los mecanismos de transmisión del patrimonio a partir de diferentes estrategias y funcionalidades para la comunidad, sin embargo, contrario a lo que podría pensarse, aun con todo el arraigo ferrocarrilero y la creatividad para mantener su forma de vida similar a una vida en la cuadrilla, la realidad es muy diferente.

El hecho de estar ambulantes a estar fijos por una cuestión involuntaria fracturo la forma de vida de estas personas, sí, hay reminiscencias y un esfuerzo constante por perpetuar lo que queda pero también ha habido muchas pérdidas.

La dimensión temporal tiene justamente una parte importante en el tema, pues es justo por ella que existen transformaciones, y un entretrejimiento de muchas memorias, muchas comunidades<sup>212</sup> y esto genera en cambio en los espacios y las practicas. Conforme pasa el tiempo, cada vez serán menos los miembros de la comunidad que hayan vivido en una Cuadrilla Sistemal, para este momento la persona más joven que vivió en una Cuadrilla

---

<sup>212</sup> Amezcua Chávez, Cristina, “Prólogo: revisión de una década de literatura sobre el patrimonio cultural inmaterial” en Cristina Amezcua Chávez e Hilario Topete Lara (coords.), *Experiencias de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial*. Nuevas miradas. Bonilla Artigas Editores-UNAM-CRIM, México, 2015, pp. 25-58.

Sistematizado y lo recuerda, tiene 27 años. Las nuevas generaciones de la comunidad saben su origen pero sus intereses de vida están dirigidos a otras necesidades que van de la mano de un mundo global, cada vez hay menos personas interesadas en ser peones de vía, o ferrocarrileros en cualquier rama y tampoco tendrían porque estar obligados a hacerlo, los intereses y contextos han cambiado lo que da apertura a otras posibilidades de vida.

**E:** Así era... ya ahorita ya se cambió todo... vamos a decirle, los fuertes, las personas que lo hacían con más tradición, mayor devoción, ya se fueron o ya se murieron. Y con los 20 años que tenemos aquí en Naucalpan, ya se perdió gran parte de las tradiciones, costumbres, las cosas que hacíamos...<sup>213</sup>

En la comunidad, la segunda y tercera generación de sus integrantes ya no se identifica solo como ferrocarrilero, sino que tienen múltiples identidades, son hijos y nietos de ferrocarrileros, pero también son estudiantes de una escuela, son del Estado de México, etc. Y son ello hay una construcción de nuevas aspiraciones. Si a lo anterior sumamos el estigma de marginalidad que cubre a la comunidad, comprendo que los más jóvenes no quieren ser clasificados de esa manera.

### **Problemáticas y reflexiones**

Los estigmas, la delincuencia, las cosas que se saben de la vida en las Cuadrillas pero que no se cuenta porque se sabe que hay cosas que no se deben de decir. La configuración del patrimonio está dada a través de una selección de lo que se añora, lo que se significa como importante para la reproducción del grupo. De la memoria rara vez se quiere recuperar lo malo, lo catastrófico, lo que hiere o en ocasiones hay recuerdos que duelen tanto que no se pueden olvidar pero que se silencian y en ocasiones en ese silencio se pierde la línea de transmisión, quedando solo un constructo imaginario del pasado.

Existen silencios en la narrativa de los habitantes de la comunidad, se recuerda con añoranza el tiempo de las Cuadrillas Sistemales pero en ese tiempo también “había cosas oscuras, no se vaya a pensar que todo era bonito, se sufría mucho”.<sup>214</sup> Por medio de recolección de historias de vida y entrevistas a profundidad pude detectar que en las cuadrillas ambulantes había un problema fuerte de alcoholismo, violencia doméstica y

---

<sup>213</sup> Prof. Jaime Contreras, *op. cit.* “Entrevista A\_B0000002fiestas”.

<sup>214</sup> Esposa de ex peón de vía, *op. cit.* “Entrevista O\_B0000007”.

sexual, la precariedad de las condiciones de vida, los climas; aspectos que no salen a la luz más que a través de la narrativa de los ámbitos privados, la narrativa familiar o la experiencia personal, sin embargo, hay un alto grado de coincidencias en los testimonios.

Aparentemente la reconfiguración del recuerdo de la comunidad está en un proceso de silencios, para pasar a un plano de olvidos. La memoria está siendo negociada y el sentimiento de añoranza y dolor por la crisis en su forma de vida, está optando por el olvido y se ha inclinado hacia los aspectos positivos que los identifican como ferrocarrileros, “gente del riel” orgullosa de tener un origen de Cuadrilla Sistemal, el sector más combativo y menos reconocido.

La lucha política por su reconocimiento y visibilidad ante los otros, una lucha por “no dejar de ser” en donde se apropiaron de su propia condición desfavorecida para colocar fronteras identitarias y con ello también ejercer el acto político de empoderamiento.

Traigo esta reflexión aquí, porque tenemos ante nosotros una pregunta como profesionales del ámbito cultural, en específico sobre los temas del patrimonio, ¿cómo hablamos, exponemos, estudiamos los proceso de configuración del patrimonio de un grupo cuando tal patrimonio se está forjando de los vestigios de la crisis grupal? ¿Cómo observamos la configuración del patrimonio de un grupo herido cuando tal vez lo que más necesita es olvido y alivio? ¿Cómo el patrimonio lejos de traer al presente el recuerdo doloroso de la crisis, es utilizado como un acto político?

Si bien no podemos dar respuesta de tajo a los cuestionamientos anteriores, si podemos sugerir, que no sólo hay que tomar en cuenta las transformaciones y las formas de transmisión del patrimonio cultural, sino también el contexto sociocultural en el que se desarrolla el grupo, sobre todo si el contexto es crítico, puede generar cambios bruscos u olvido de tajo. Observar los **procesos** de transmisión de la práctica y no sólo los cambios, pueden contribuir a dejarnos ver con mayor claridad las lógicas de transmisión, el proceso de selección de lo que dejan dentro o afuera y nos ayudan a identificar los silencios y los olvidos. Que si bien, quienes tienen el derecho primario de decidir exponer o no esos silencios son los miembros del grupo, si podemos aproximarnos a un análisis interesante que nutra guías de ética profesional para los temas patrimoniales, más aún cuando se interviene con la “gestión del patrimonio”.

Me parece que los miembros del grupo son los únicos que puedan gestionar y decidir sobre su patrimonio. De lo contrario caeríamos en una labor impositiva que determine que debe de ser lo valioso para los demás, el papel del gestor sería importante solo a partir de una convocatoria por parte de la comunidad o de un trabajo completamente transparente y horizontal con los miembros del grupo.

### *Sobre la función de registro*

Al principio de la investigación pensaba que había una pérdida significativa del patrimonio ferrocarrilero de la comunidad, ahora me doy cuenta que el patrimonio funciona con un mecanismo similar al de la memoria: es selectiva y ella decide que cosas olvidar. No es que se pierda, es que se olvida, y si no recordamos los porqués, con el tiempo eso que decidimos dejar de lado porque nos interesaba otra cosas se va desdibujando en nuestra mente.

Eso mismo ocurre con el valor simbólico que un grupo le da al patrimonio, por algún motivo de fractura como la privatización, las condiciones de vida cambian y nuestro enfoque también gira, por tanto dejamos de mirar a un punto y ese punto puede olvidarse.

Los hijos de los ferrocarrileros ya no se sienten, pero si se saben como tal, saben que su casa es un ferrocarril, saben que el *boggie* tiene que estar firme y en buen estado para sostener su hogar. ¿Cuáles son los nuevos giros que el patrimonio puede dar?

La comunidad de ex ferrocarrileros, no solo es un vestigio de lo que hubo, es también un grupo dolido por el abandono que sufrió a costa de los intereses económicos globales de un grupo con poder, pero también es un grupo orgulloso de lo que fueron y de lo que han logrado ser, les quitaron su trabajo, se les abandono, pero no les quitaron el ser ferrocarrileros.

Hasta aquí hemos podido ver como a configuración del patrimonio ferrocarrilero en la comunidad esta trazado por dos ejes fundamentales, la construcción social del espacio y las prácticas cotidianas, la adaptación de éstas tras la privatización de FNM provoco un reacomodo y proceso de reconstrucción de la identidad y la memoria, dos elementos fundamentales para la conformación del patrimonio.

En ese intercambio y reentretimiento de la cohesión social, la comunidad en busca de un sentido de estabilidad generó sus propias narrativas con respecto a quien eran y de dónde venían. La necesidad por mostrarse cómo grupo distinto a otro, detonó un proceso de configuración del patrimonio, donde rescatando las prácticas desde Cuadrillas Sistemales y adaptándolas al nuevo espacio dio por resultado la “caja de herramientas culturales” particular, propia y distinta a la de otros grupos sociales, obreros e incluso ferrocarrileros.

## CONCLUSIÓN

### **Resistencia al olvido: el patrimonio como herramienta política**

*No importa que no nos quieran,  
Que el gobierno nos quiera sacar...  
Nosotros seguiremos aquí porque soy ferrocarrilero y  
Esta gente y esta casa son mi vida.*

*Ex Peón de Vía, habitante de la  
comunidad de ferrocarrileros "El Conde"*

La investigación anteriormente expuesta ha dado resultados que son interesantes para los estudios sobre patrimonio, especialmente para el ámbito del patrimonio industrial. Personalmente me ha dado puntos de reflexión en torno al hacer profesional de la Gestión Intercultural. A continuación hago una recapitulación de los resultados encontrados a lo largo de la investigación.

Como hemos visto, la incidencia de las prácticas cotidianas y el espacio social en la conformación del patrimonio ferrocarrilero de una comunidad, tiene que ver con una función de reproducción, producción y transmisión de los elementos culturales significativos para un grupo. En el caso específico de la comunidad de ferrocarrileros "El Conde", la configuración de su patrimonio va anclada a un acto de lucha constante contra la desaparición, donde el patrimonio además de ser un constructo social específico, también se convierte en un testimonio histórico de lo que fue en algún momento el sector de las Cuadrillas Sistemales en FNM y en una bandera de denuncia ante el abandono que se le dio al sector obrero ferrocarrilero.

Podemos percibir la perpetuidad de la comunidad como un acto de resistencia al olvido donde sus agentes son los encargados de administrar los dolores, silencios, olvidos y exhibiciones a manera de actos *performativos* de visibilidad. De tales actos, tal vez el más notorio es la perpetuidad de la vivienda donde los motivos que orillan a estas familias a continuar viviendo en el ferrocarril, no es la necesidad económica, sino un estado de comodidad y arraigo a sus formas de vida y prácticas sociales, los cuales denotan el origen



ferrocarrilero de la comunidad como una imagen simbólica del tren que unifica y distingue al grupo, dando fuerza para enfrentarse al exterior.

Entender al patrimonio como una herramienta de acción política nos da pautas para exponer la importancia de la construcción constante del patrimonio de un grupo en cuanto al tejido social, ya no sólo hablando en el plano local, sino en procesos de vinculación intergrupales. La comunidad de ferrocarrileros hace uso de sus prácticas patrimoniales para generar puntos de encuentro con los grupos aledaños y de esa manera aminorar el contexto de conflicto en el que encuentran. De tal manera que el efecto positivo de la configuración del patrimonio de un grupo, trasciende a otros ámbitos, sin olvidar que todo contexto local está inserto en contextos globales y la incidencia puede ser mutua.

Por otro lado, también la expresión de las prácticas patrimoniales del grupo funciona como un recordatorio de que los hechos sociales y las decisiones de gobierno no sólo pasan y se desvanecen, sino que dejan consecuencias graves en el tejido social de sectores de la población, que por minoritario probablemente su visibilidad quede nula, lo que no implica que el problema no exista, ni que se deslinde responsabilidades a nadie. Los procesos identitarios y de organización social de la comunidad de ferrocarrileros nos habla de la configuración de un patrimonio que puede ayudar a reconstruir una historia olvidada: la historia de los más afectados en procesos de privatización de las grandes paraestatales o de los magnos proyectos estatales.

Me parece que repensar el patrimonio cultural de un grupo como una herramienta política es una de las aportaciones reflexivas más importantes de la investigación. Ya que no sólo da pautas para nuevos campos de investigación, sino que pensar al patrimonio en su dimensión política contribuye a dar sustento a su importancia social y por ende a las acciones entorno al estudio, preservación y documentación del patrimonio cultural.

Con esta reflexión nos es posible retornar a la premisa de que el patrimonio es una construcción social que está en constante negociación, donde los agentes de un grupo generan procesos de selección de los elementos culturales de mayor emotividad y funcionalidad para la identidad colectiva y propiciar su reproducción. En el caso de esta investigación pude corroborar que las prácticas cotidianas y la construcción social del espacio además de ser elementos esenciales de la vida social, son también los

configuradores del patrimonio, ya que es en el ámbito espacial y cotidiano donde se genera la reproductividad de los elementos culturales que conforman el patrimonio.

En el proceso de reproductividad el ámbito de la identidad está presente como un criterio seleccionador de cuáles y cómo se reproducen los elementos culturales del grupo, en función de su identidad colectiva, de igual manera, la memoria grupal funge como detonante identitario, por lo que la identidad y la memoria colectiva son motores de la vida grupal que contribuyen a la definición del patrimonio cultural.

Asimismo, es importante precisar que el patrimonio cultural por ser una construcción social tiene modificaciones, pérdidas y resignificaciones; las cuales también fueron un punto de análisis importante durante la investigación pues me concentre en las adaptaciones que la comunidad ferrocarrilera ha realizado en sus elementos culturales para mantener su existencia como grupo después de la privatización de FNM. A fin de detectar los efectos de la privatización en la configuración patrimonial del grupo, se rastreó el pasado de la comunidad a través de datos etnográficos.

La recuperación de la memoria de la comunidad ferrocarrilera que se realizó para hacer observables las permanencias y los desusos de elementos culturales después de la privatización de FNM, generó un registro de importancia sobre la vida en las Cuadrillas Sistemales, sobre los efectos de decisiones gubernamentales radicales en grupos minoritarios y sobre el estado de la cuestión de la configuración patrimonial de un sector obrero ferrocarrilero específico. En tal registro se generaron procesos de detonación de la memoria, reafirmación de emotividades y la detección de una narrativa particular del grupo donde todo el tiempo se percibe un vaivén entre el pasado y el presente. Tal *continuum* del pasado expone sensibilidades del grupo ferrocarrilero ante el proceso de privatización de FNM que también son observables en otros sectores ferrocarrileros.

Pasar del “acero al asfalto” fue para la comunidad un proceso de choque donde para sobrevivir y continuar “habitando el ferrocarril” era necesario adaptarse a un lugar fijo aunque eso significara dejar ciertas prácticas, de ellas quizá la más dolorosa y la menos inevitable fue dejar el oficio de peón de vía que se transmitía de generación en generación en el ámbito masculino. Sin embargo, otras prácticas permanecieron como el vivir en el vagón de tren, la distribución espacial de los vagones como en una Cuadrilla Sistemal, la

*Escuela Tipo Art. 123*, las formas de organización socio-laborales y colaboración comunitaria.

El “vivir en el tren” efectivamente es una de las resistencias más notables, pero también hay otras continuidades como las festividades creadas por las Cuadrillas Sistemales y que se siguen reproduciendo, un ejemplo de ello es la danza a la Virgen de Guadalupe, que surge del contacto entre personas provenientes de diferentes partes del país que convergieron en el ámbito ferrocarrilero de las cuadrillas. Lo más peculiar de la perpetuación de sus festividades es que a pesar de que ya no se encuentra la cuadrilla en movimiento hay una insistencia por significar el desplazamiento; en el caso de la danza a la virgen se puede observar en el acto de recorrer la vía simulando acompañar al ferrocarril como anteriormente se realizaba por una condición de movimiento.

Incluso el uso de los *espacios ferrocarrileros* también es una constante que se niega a morir. Por ejemplo, en la colonia El Conde hay más de una capilla donde se ofician misas para quien pague el servicio, una de ellas está a unos cuantos metros de los vagones de tren, a pesar de ello, cuando los ferrocarrileros requieren de una misa, ya sea por muerte, cumpleaños o conmemoración comunitaria, prefieren contratar al sacerdote para que oficie la misa en un altar improvisado en medio de las vías como cuando se estaba ambulante.

Como vimos a lo largo de la investigación, el espacio social es un elemento fundamental para la configuración del patrimonio ferrocarrilero de la comunidad, tanto que en la recolección de testimonios fue posible dar cuenta de la noción específica del espacio para los habitantes de la comunidad, donde el *lugar de origen* de sus miembros no está anclado a su lugar de nacimiento o a la colonia “El Conde” –donde habitan actualmente–, sino que la construcción del espacio la realizan en torno al *espacio ferrocarrilero*, es decir, al espacio que comprende a las vías y al paso del tren por todos los lugares por donde los miembros de la comunidad pasaron y por donde pasaron sus abuelos.

Como ya se había comentado en el proceso de extinción de las Cuadrillas Sistemales, hay prácticas que se perdieron por el cambio de condiciones, a pesar de que ya no pueden ser llevadas a la acción siguen presentes en la memoria colectiva de la comunidad y el recuerdo permanece con un dejo de nostalgia que ha permitido revivir las prácticas aunque sea de manera oral.

Todas estas perpetuidades nos hablan de la necesidad de los miembros de la comunidad por no dejar morir lo que fueron, necesidad de no olvidar como vivían y de recordar en el acto cotidiano de donde vienen. Sin embargo, no todo es una cuestión de visualización, también hay recuerdos que duelen y de los que no se hablan, el sentimiento de abandono por parte del gobierno y de la sociedad en general que ya los ha olvidado, los ha desdibujado de la oralidad cotidiana. También está presente el recuerdo del despojo, recuerdan como amigos y familiares fueron sacados por la fuerza para que sus casas –por ser vagones más nuevos– sirvieran a las empresas privadas.

Asimismo, como hay cosas que perpetúan hay otras que se desean olvidar y que están en proceso de ello, las generaciones más jóvenes de la comunidad ya lo desconocen. Miembros de la comunidad expresan que no les gusta recordar algunas “cosas” de cuando se vivía en Cuadrillas Sistemales: la pobreza, la precariedad, la muerte constante por la carencia de servicios básicos, el conflicto derivado de vivir dos familias en un vagón, el abuso sexual y el alcoholismo. Podemos ver que hay aspectos sensibles de la vida privada de los agentes de la comunidad que han decidido dejarse en el olvido.

Lo anterior me lleva a la reflexión ética del ámbito profesional de las Ciencias Sociales y Humanidades, en específico a los que trabajamos con el patrimonio. El registro de las formas de vida de un grupo es importante para realizar análisis patrimoniales sobre todo porque el tema del patrimonio está anclado al ámbito temporal. Sin embargo, se debe tener cuidado con la tentación de registrar y perpetuar “todo”, pues debemos ser conscientes de que también las pérdidas son necesarias para la cohesión social y que debemos dar la oportunidad de que las comunidades elijan qué perpetúan, que sean ellos quienes elijan cómo configurar su patrimonio según sus necesidades sociales. Así como hay derecho a la memoria, también hay derecho al olvido.

Como ya se ha dicho, el patrimonio es un proceso de construcción social y como tal se va transformando en función de las necesidades de un grupo, por ello es preciso reconocer que a pesar de hablar de la comunidad de ferrocarrileros, también dentro de ella hay identidades individuales diversas que se reflejan en nuevas concepciones sobre la vida en el tren. Los miembros de la comunidad menores de 23 años no vivieron en una Cuadrilla Sistemal por lo que su construcción simbólica entorno al ferrocarril es distinta y por ende ya no se

identifican como ferrocarrileros, sino como hijos y nietos de ferrocarrileros, como miembros de la comunidad, pero también con otro tipo de identificaciones como es el ser nacidos en el Estado de México donde sus círculos primarios de sociabilidad están presentes.

En la comunidad de ferrocarrileros ya son pocos los que vivieron en Cuadrilla Sistemal antes de la privatización de FNM, los jóvenes y niños tienen un referente espacial de la vida en el vagón pero no dimensionan todo lo que implicaba la vida ambulante por lo que observar y poder documentar los procesos de configuración del patrimonio de esta comunidad es un acto de importancia para dejar testimonio de los procesos patrimoniales del sector ferrocarrilero.

Cabe destacar que mi intención no fue nombrar o enlistar o describir las manifestaciones sociales del grupo, sino describir y analizar los **procesos** de configuración del patrimonio a partir de los ámbitos espacial y cotidiano.

Determinar de manera tajante cual es el patrimonio cultural de la comunidad de ferrocarrileros sería un acto atrevido e imprudente ya que por el contexto del grupo es un patrimonio en proceso de configuración acelerado, lo que implica un cambio acelerado en elementos y temporalidades de transformación. Además, pretender determinar cuál es el patrimonio para una comunidad imprimiría esteticidad al tema, así como un ámbito de designación desde fuera y no desde el agente creador. Sin embargo, durante la investigación sí pudimos identificar algunos patrones en la configuración del patrimonio cultural de la comunidad, sobre todo aquellos donde las prácticas cotidianas y la construcción social del espacio aparecen con mayor incidencia. A continuación una breve mención y descripción de tales patrones:

- Patrón de “recolección” de elementos culturales. Por la condición ambulante de las Cuadrillas Sistemales se generó una tendencia por apropiarse de elementos de los lugares de origen de los miembros de la comunidad y de los lugares por los que pasaban para configurar sus propios códigos culturales.

- Patrón de continuidad temporal de la Cuadrilla Sistemal. Se refiere al acto de perpetuar elementos culturales funcionales para la vida ambulante, pero adaptados para su continuidad temporal en el presente sedentario.
- Patrón de relación afectiva y sentimiento de añoranza por lo ferrocarrilero. Para la configuración del patrimonio cultural ferrocarrilero de la comunidad es evidente una tendencia a la añoranza y emotividad por los elementos culturales propios del sector ferrocarrilero como formas específicas de hablar por ejemplo.

Según los patrones detectados, es posible observar que las emotividades relacionadas a la identidad colectiva ferrocarrilera son el motor para que los elementos culturales del grupo sean reproducidos a través del espacio social y las prácticas cotidianas.

Los aportes de esta investigación también han abierto nuevos cuestionamientos de interés para el ámbito patrimonial, algunas de esas presuntas son: ¿De qué manera una dimensión de acción política desde el patrimonio puede contribuir a su propia construcción? Como ya se ha dicho, en el caso de la comunidad de ferrocarrileros “El Conde”, algo que contribuye a la permanencia del grupo como una Cuadrilla Sistemal es la necesidad de visibilidad, de exponerse para hacerse visibles como un recordatorio de lo que ocurrió en FNM. Pero, desde el ámbito profesional ¿Cómo poder detectar dichas potencialidades y detonarlas, para generar acciones y argumentos de peso social que contribuyan a la libre construcción del patrimonio? ¿Cómo hacer de las investigaciones patrimoniales más allá de una documentación valiosa, una herramienta de acción política?

*Grosso modo* he dado las líneas generales de los resultados de esta investigación, esperando que los cuestionamientos, reflexiones y aportaciones al ámbito académico sirvan al trazado de nuevos enfoques en el ámbito patrimonial y la gestión intercultural.

25 de Abril 2017, Ciudad de México



## BIBLIOGRAFÍA

- Amezcua Chávez, Cristina, “Prólogo: revisión de una década de literatura sobre el patrimonio cultural inmaterial” en Cristina Amezcua Chávez e Hilario Topete Lara (coords.), *Experiencias de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial. Nuevas miradas*. Bonilla Artigas Editores-UNAM-CRIM, México, 2015, pp. 25-58.
- Barth, Fredrik. *Los Grupos Étnicos y sus Fronteras*, FCE, México, 1976.
- Bartolini, Stefano, “Tiempo e investigación comparativa”, en Giovanni Sartori y Leonardo Molino (comps.), *La comparación en Ciencias Sociales*, Alianza Editorial, Madrid, 1994.
- Boas, Franz, *Primitive Art*, Instituttet for Sammenlignende Kulturforskning, Oslo, 1927.
- Bonfil Batalla, Guillermo, *Pensar nuestra cultura*, Alianza Editorial, México, 1991.
- Bourdieu, Pierre, *El sentido práctico*, Minuit, Francia, 1980.
- Cedillo Vázquez, Luciano, *¡Vámonos!*, Ediciones de Cultura Popular, México, 1979.
- Comaroff, John y Jean, *Ethnography and the historical imagination*, Westview Press, E.U.A., 1992.
- CONACULTA, *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, CONACULTA-INAH, México, 2010.
- Crawford, Margaret, John Chase y Kaliski, John, *Everyday Urbanism*, The Monacelli Press, Estados Unidos, 1999.
- De Certau, Michel, *La invención de lo cotidiano. Las artes del hacer*, Universidad Iberoamericana, México, 1996.
- Delgadillo, Víctor, *Patrimonio histórico y tugurios. Las políticas habitacionales y de recuperación de los centros históricos de Buenos Aires, Ciudad de México y Quito*, UACM, México, 2011.
- Dore, Christopher D., y Sandra L. López Varela, "Regresando del Futuro con nuevas perspectivas para la Administración del Patrimonio Arqueológico de Morelos", en López



Varela, Sandra L. (Coord.), *La Arqueología en Morelos. Dinámicas Sociales sobre las Construcciones de la Cultura Material*, Congreso del Estado de Morelos-UAEM-Ayuntamiento de Cuernavaca, México, pp. 201-237.

- Dubois, Philippe, *El Acto Fotográfico y otros ensayos*, La Marca Editora, Argentina, 2015.

- Durkheim, Emile, *Sociologie et Philosophie*, Presses Universitaires de France, París, 1953.

- Ebergényi Magaloni, Ingrid, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México 1917-1936*, Cuaderno de trabajo 49, Dirección de Estudios Históricos INAH, México, s/a.

- Fernández Christlieb, Pablo, *El espíritu de la Calle. Psicología política de la cultura cotidiana*, Anthropos, México, 2004.

- Ferrocarriles Nacionales de México, *Caminos de Hierro*, FNM-STC, México, 1996.

- Ferrocarriles Nacionales de México, *100 Años de Ferrocarriles*, FNM, México, 1951.

- Guajardo, Guillermo, Fernando Salas y Daniel Velázquez, "Energía, infraestructura y crecimiento, 1930-2008", en Sandra Kuntz Ficker (Coord.) *Historia económica general de México. De la colonia a nuestros días*. El Colegio de México-Secretaría de Economía, México, 2010.

- Harvey, David, *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Akal, Madrid, 2007.

- Hobsbawm, Eric, *Documento sobre clase obrera y política*, capítulo 2 "El gran Boom", (Versión digital) disponible en línea <http://www.biblioteca.org.ar/libros/131830.pdf> Fecha de consulta: 1 de junio 2014.

- Halbwachs, Maurice, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Albin Michel, París, 1994.

- Machuca, Jesús Antonio, "Reconfiguración del Estado-Nación y cambio de la conciencia patrimonial en México" en Béjar, Raúl y Héctor Rosales (coords.) *La identidad nacional mexicana como problema político y cultural. Nuevas miradas*. UNAM-Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Cuernavaca, 2005, pp. 135-176.

- Machuca, Jesús Antonio, “Transmisión y producción del sentido en el fenómeno migratorio: su incidencia en la conceptualización del Patrimonio Inmaterial” en Arizpe, Lourdes (coord.) *Compartir el patrimonio cultural inmaterial*. DGCP-CONACULTA, 2011.
- Medrano Luna, Gabriel, *¡Ay, Morena Encantadora! El folclor literario ferrocarrilero de Aguascalientes*, Instituto Cultural de Aguascalientes, México, 2008.
- Melucci, Alberto, *L'invenzione del presente*, Società Editrice Il Mulino, Bologna, 1982.
- Merriam, Alan P. “Usos y funciones”, Capítulo 11 en Cruces, Francisco, *et al., Las Culturas Musicales. Lecturas de etnomusicología*, Trotta, Madrid, 2001.
- Mills, Charles Wright, *La imaginación sociológica*, FCE, México, 2003.
- Noboa Viñan, Patricio, “Discurso, representaciones y prácticas de la colonialidad: La interculturalidad como práctica decolonial” en *La Arquitectura del Sentido II. La producción y reproducción en las prácticas semiótico-discursivas*, de Julieta Haidar y Graciela Sánchez Guevara Editoras/CONACULTA/ENAH/PromeP, México, 2011.
- Ortega Valcárcel, José, "La Geografía para el siglo XXI", en Juan Romero (coord.), *Geografía Humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*, Barcelona, Ariel, pp. 25-53.
- Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, Tomo I “La luz de la locomotora”, Ferrocarriles Nacionales de México, México, 1987.
- Pollak, Michael, *Memoria, Olvido, Silencio. La producción social de identidades frente a situaciones límite*, Al Margen, Argentina, 2006.
- Rangel T. P., “Identidad y memoria en la sociedad contemporánea” en Gutiérrez M. D. y Bodek S. C. (Coord.) *Identidades colectivas y diversidad. Hacia el conocimiento de los procesos de diferenciación e identificación*, UNAM, México, 2010.
- Rodea, Marcelo N. *Movimiento obrero Ferrocarrilero en México, 1890-1943*. STFRM, México, 1944.
- Rosas Mantecón, Ana, “Las disputas por el patrimonio. Transformaciones analíticas y contextuales de la problemática patrimonial en México” en García Canclini, Néstor (coord.), *La antropología urbana en México*, FCE-CONACULTA-UAM, México, 2005, pp. 60-95.

- Tilly, Charles, *Grandes estructuras, procesos amplios, comparaciones enormes*, Alianza Editorial, Madrid, 1991.

- Todorov, Tzvetan, *Nosotros y los Otros*. Siglo XXI, México, 2011.

### **Fuentes hemerográficas**

- Andalón López, Mabel A. y Luis F. López-Calva, “Aspectos laborales en las privatizaciones: Los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos” en *Gestión y Política Pública*, Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C.vol. XII, núm. 2, II semestre, 2003, México. Fecha de consulta: 18 de mayo de 2014. Disponible en línea a través de Redalyc: <http://www.redalyc.org/pdf/133/13312203.pdf>

- Arizpe, Lourdes, “Los debates internacionales en torno al patrimonio cultural inmaterial”, en *Cuicuilco*, vol. 13, núm. 38, septiembre-diciembre, México, 2006, pp. 13-27.

- Bourdieu, Pierre, “L’identité et la représentation”, *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, núm. 35, París, 1980, pp. 63-72.

- Cabrera Gamboa, Fernando, “Aportación de Ferrocarriles Nacionales de México a la educación”, en Revista *Ferronales*, tomo LIV, Núm. 4, Abril 1974, México.

- *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial*, Comité Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH)-ICOMOS, Moscú, Julio 2003.

- Casanelles I Rahóla, Eusebi, “Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional”, *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, s/a. Fecha de consulta: 1 de mayo 2015. Disponible en línea en: [http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/mc/bienes culturales/n-7/capitulos/11-Nuevo\\_concepto.pdf](http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/mc/bienes culturales/n-7/capitulos/11-Nuevo_concepto.pdf)

- Chávez González, Silvia, “El último vagón escuela”, *La Jornada*, Naucalpan, Edo. de Méx., 18 de mayo 2001. Fecha de consulta: 24 de enero 2013. Disponible en línea: <http://www.jornada.unam.mx/2001/05/19/044n1con.html>

- CNN Expansión, “Adiós Ferrocarriles Nacionales”. Fecha de consulta: 23 de septiembre del 2013. Disponible en Línea: <http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/10/10/sect-publica-plan-de-liquidacion-a-fnm>

- Cohen, Arón, “Historia y memoria colectiva”. Fecha de consulta: 25 de septiembre de 2014. Disponible en línea: [http://conceptos.sociales.unam.mx/conceptos\\_final/489trabajo.pdf](http://conceptos.sociales.unam.mx/conceptos_final/489trabajo.pdf)

- Comunicado circular de aprobación de las escuelas tipo Art. 123 en FNM por Valentín Campa Salazar, Secretaria General de Propaganda y Educación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, con fecha del 23 de mayo de 1947. Documento ubicado en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Puebla (aun sin clasificación).
- *Contrato de trabajo de trabajo de los trabajadores ferrocarrileros del sistema ferroviario de la República Mexicana*, 1982.
- *Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial*, UNESCO, París, octubre 2003.
- De Stefani, Patricio, “Prácticas cotidianas. Algunos instrumentos para un estudio acerca de las últimas transformaciones de la vida urbana” en Revista *Diseño Urbano y Paisaje*, Año3, Núm. 9, 2005.
- Esparza Gamboa, Ernestina, “...Soy, maestra ambulante...” en Revista *Ferronales*, tomo LVIII, Núm. 6, Junio 1977, México, pp. 56-58.
- Ferrocarriles Nacionales de México, “Alfabetización”, en Revista *Ferronales*, tomo XXVII, Núm. 9, Septiembre 1956, México, pp. 20-23.
- Ferrocarriles Nacionales de México, “Carros Campamento” en Revista *Ferronales*, tomo XXVI, Núm. 4, Abril 1956, México, pp. 33-44.
- García Álvarez, Alberto, *Patrimonio ferroviario Aragonés, propuesta para una red de museos especializado*. Fecha de consulta: febrero 2015. Disponible en: [http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/EducacionCulturaDeporte/Documentos/docs/Areas/Jornadas/Jornadas\\_Patrimonio\\_Industrial/16%20Patrimonio%20ferroviario%20aragon%C3%A9s.pdf](http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/EducacionCulturaDeporte/Documentos/docs/Areas/Jornadas/Jornadas_Patrimonio_Industrial/16%20Patrimonio%20ferroviario%20aragon%C3%A9s.pdf)
- Giménez, Gilberto, “Cultura, identidad y memoria. Materiales para una sociología de los procesos culturales en las franjas fronterizas”, en *Frontera Norte*, Vol. 21, Núm. 41, enero-junio, México, 2009, pp. 7-32.
- Giménez, Gilberto, *Patrimonio e identidad frente a la globalización*, Cuaderno 13. Fecha de consulta: 2 de agosto 2016. Disponible en línea en: <http://www.cultura.gob.mx/turismocultural/cuadernos/pdf13/articulo16.pdf>
- Guajardo, Guillermo, “El ciclo de vida del ferrocarril y el *impasse* socio-técnico del transporte en México: una lectura histórica”, Revista *Investigaciones Socio Históricas Regionales Unidad Ejecutora en Red*, Publicación cuatrimestral, Núm. 3, Año 2, 2012, Argentina. Fecha de consulta: 20 de mayo de 2016. Disponible en línea: <http://www.revista.ishir-conicet.gov.ar/index.php/revistaISHIR>

- Guzmán Ramos, Aldo y Guillermina Fernández, “El patrimonio industrial desde perspectivas multidisciplinares”, en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Serie documental Geo Crítica, Vol. VIII, núm. 480, 20 de diciembre de 2003, Universidad de Barcelona, España. Fecha de consulta: 11 de julio 2016. Disponible en línea: [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-480.htm>]
- Lacarrieu, Mónica, “¿Es necesario gestionar el patrimonio inmaterial? Notas y reflexiones para repensar las estrategias políticas y de gestión”, *Boletín de gestión cultural*, No. 17: Gestión del patrimonio inmaterial, Septiembre 2008, Argentina. Fecha de consulta: 8 de abril de 2015. Disponible en línea: <http://www.gestioncultural.org/boletin/2008/bgc17-MLacarrieu.pdf>
- Lalana Soto, Jose Luis y Luis Santos y Ganges, “Las fronteras del patrimonio industrial” en Revista digital *Mirada Ferroviaria*, núm. 13, enero-abril 2011, p. 35-47. Fecha de consulta: 17 de mayo 2016. Disponible en: [http://www.museoferrocarriles.cuadriga.com.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada\\_ferroviana\\_13\\_digital\\_0.pdf](http://www.museoferrocarriles.cuadriga.com.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_ferroviana_13_digital_0.pdf)
- *Ley Federal de Trabajo*, 1931.
- López Ortiz, Heriberto, “Ferrocarriles mexicanos: del monopolio de estado al oligopolio privado y extranjero”, IJ-UNAM, México. Fecha de consulta: 3 de febrero de 2014. Disponible en línea: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2519/28.pdf>
- *Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos*. Fecha de consulta: 28 de noviembre 2014. Disponible en línea: <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/acerca.php>
- *Plan de cambio de vía angosta a vía ancha de la línea México-Puebla-Oaxaca*, 1946.
- Prats Canals, Llorenç, “El concepto de patrimonio cultural”, en Revista *Política y sociedad*, Núm. 27, 1998, España, pp. 63-76.
- SCT, *Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes*, 2005.

## **Entrevistas**

- Entrevista “Zarco\_cuadrillas38476523”, realizada al Sr. Salvador Zarco, ex ferrocarrilero, ex peón de vía y ex miembro de Cuadrilla Sistemal. Actualmente es el Director del Museo de los Ferrocarrileros, con fecha del día 14 de noviembre 2014.

- Entrevista “A\_A0000006soledad”, realizada al Profesor Jaime Mayolo Contreras, maestro y director de la última *Escuela Tipo Art. 123* del sector ferrocarrilero en el país, perteneciente a la comunidad de ferrocarrileros de Naucalpan, con fecha del 15 de noviembre 2014.
- Entrevista “25 DE OCTUBRE”, realizada al Profesor Jaime Mayolo Contreras, con fecha del 25 de octubre 2015.
- Entrevista “A\_B0000002fiestas”, realizada al Profesor Jaime Mayolo Contreras, con fecha del 22 de mayo de 2015.
- Entrevista “recording20131011\_001\_”, realizada a Elizabeth Cordero, maestra y esposa del Prof. Jaime Mayolo, con fecha del 7 de febrero de 2015.
- Entrevista “A\_A0000030”, realizada a Elizabeth Cordero, con fecha del 16 de agosto 2015.
- Entrevista “0\_0000033”, realizada a hijo de ex peón de vía, garrotero de FERROVALLE, 39 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha de 13 de enero 2015.
- Entrevista “0\_0000039”, realizada a esposa de ex peón de vía, 62 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan de Juárez, con fecha de 2 de mayo 2015.
- Entrevista “0\_0000040”, realizada a esposa de ex peón de vía, 62 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha de 3 de mayo 2015.
- Entrevista “0\_0000041”, realizada a esposa de ex peón de vía, 56 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha de 4 de mayo 2015.
- Entrevista “0\_A\_0000032”, realizada a ex peón de vía, 56 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan de Juárez, con fecha del 23 de marzo 2015.
- Entrevista “0\_B0000007”, realizada a esposa de un ex peón de vía, 49 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan de Juárez, con fecha de 25 de septiembre 2015.

- Entrevista “0\_B0000021”, realizada a ex peón de vía, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha de 25 de enero 2016.
- Entrevista “A\_A00000010fiestas”, realizada a peón de vía, 43 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 19 de noviembre 2015.
- Entrevista “A\_A0000010”, realizada a vecino de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 30 de noviembre 2014.
- Entrevista “A\_A0000013”, realizada a esposa de ex peón de vía, 39 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 7 de julio 2015.
- Entrevista “A\_A0000023ferrovalle”, realizada a reparador de vía de FERROVALLE y habitante de la comunidad de ferrocarrileros, con fecha de 26 de agosto 2014.
- Entrevista “A\_A0000035\_reparador de vía”, realizada a reparador de vía de FERROVALLE, con fecha de 25 de agosto 2014.
- Entrevista “A\_A0000042\_viernes 25 de octubre”, realizada a jefe de tren de FERROVALLE, con fecha de 25 de octubre 2014.
- Entrevista “A\_A0000052”, realizada a ex ferrocarrilero jubilado, 67 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 24 de julio 2015.
- Entrevista “A\_A0000063”, realizada a ex mayordomo jubilado, 69 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 30 de agosto 2015.
- Entrevista “B\_0000029”, realizada a ex peón de vía, 69 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha de 14 de mayo 2016.
- Entrevista “B\_B0000002”, realizada a alumna de la escuela-vagón, 11 años, vecina de la comunidad de ferrocarrileros, con fecha del 30 de septiembre 2015.
- Entrevista “Entrevista a la señora Maribel-ferrocarriles”, realizada a Maribel Rojas López, 39 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 17 de mayo del 2015.

- Entrevista “A\_A0000046”, realizada a Maribel Rojas López, 39 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 4 de julio 2015.
- Entrevista “recording20131011\_010”, realizada a ex peón de vía, jubilado, 64 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan de Juárez, con fecha del 23 de agosto 2015.
- Entrevista “recording20131011\_013”, realizada a esposa de ex peón de vía, 38 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 11 de diciembre 2013.
- Entrevista “recording20131011\_021focusgroup”, realizada a grupo focal, con fecha del 19 de marzo 2016.
- Entrevista “recording20131026\_003 sin luz”, realizada a peón de vía, 53 años, habitante de la comunidad de ferrocarrileros en Naucalpan, con fecha del 6 de noviembre 2015.
- Entrevista “A\_A0000007\_sindicato”, realizada a Manuel Armando Márquez González, tesorero del Sindicato de Trabajadores de Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), con fecha del 28 de julio de 2014.
- Grabación del primer día de clases del ciclo escolar 2014-2015, audio “A\_A0000025”, con fecha del 18 de agosto, 2014.

### **Material en audio**

- Cantos Ferrocarrileros*, interpreta Oscar Chávez, Ferrocarriles Nacionales de México, México, 1990. Fecha de consulta: 20 de mayo 2014. Disponible en línea: <https://www.youtube.com/watch?v=uuB6nFevWrg>
- *Caña de Azúcar*, canción popular, interpreta Oscar Chávez, Pista 1. Fecha de consulta: 5 de febrero 2016. Disponible en línea: <https://www.youtube.com/watch?v=uuB6nFevWrg>
- *La Rielera*, corrido ferrocarrilero revolucionario, interprete desconocido. Fecha de consulta: 3 de marzo 2016. Disponible en línea: [www.youtube.com/watch?v=c4QmGzcMTLQ](http://www.youtube.com/watch?v=c4QmGzcMTLQ)



-*Siete leguas*, corrido popular revolucionario, interpreta Antonio Aguilar. Fecha de consulta: 15 de enero 2016. Disponible en línea: <https://www.youtube.com/watch?v=pIyVn1QYfWU>

### **Archivos consultados**

- Archivo General de la Nación
- Biblioteca especializada del Museo de los Ferrocarrileros
- Centro de Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos
- Archivo particular de la Escuela Primaria Tipo Art. 123 “Adolfo López Mateos”
- Fotografías y documentos de los habitantes de la comunidad de ferrocarrileros “El Conde” de Naucalpan de Juárez, Edo. de Méx.

## GLOSARIO

**Auxiliar de miscelánea:** Puesto de estructura de la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México, encargado de un carro-tienda, un vagón que llevaba productos de miscelánea a las Cuadrillas Sistemales y centros de trabajo aislados.

**Caldera:** En la industria, es una máquina o dispositivo de ingeniería diseñado para generar vapor. Este vapor se genera a través de una transferencia de calor a presión constante, en la cual el fluido, originalmente en estado líquido, se calienta y cambia su fase a vapor saturado. En el caso de los ferrocarriles, se trata de la caldera de las locomotoras de vapor.



**Casa redonda:** Espacio semicircular donde se realizaban tareas de mantenimiento a locomotoras. Se caracteriza por tener una plataforma giratoria al centro que permitía el giro total de la locomotora.

**Cuadrilla Sistemal:** Formato laboral que se constituía por peones de vía encargados del mantenimiento, reparación, rehabilitación y/o construcción del trazo de vía del sistema nacional ferroviario a lo largo de todo el país. Cada cuadrilla estaba conformada por un Mayordomo y 24 peones de vía aproximadamente, la cantidad podía variar según los contextos y cantidad de trabajo.

**Durmientes:** Son los elementos transversales al eje de la vía que sirven para mantener unidos, a una distancia fija (escantillón) a los dos rieles que forman la vía, así como mantenerlos unidos al balasto, transmitiendo el peso del material rodante al balasto y, por intermedio de éste, al suelo.

**Escantillón:** Distancia entre las caras internas de los carriles de un tendido de vía ferroviario, la medida internacional es de 1.44 m. por debajo del plano de rodadura en alineación recta. También se le conoce así a la regleta metálica que se utiliza para medir la distancia entre riel y riel. Según testimonio de ferrocarrileros, la medida del escantillón está dada por el espacio que ocupaban dos caballos o mulas al pasar por un camino jalando carros de carga, lo que fue el antecesor del ferrocarril en México, el “tren de mulitas”.

**Escuela Tipo Art. 123:** Escuelas de nivel primaria creadas en 1931 con la función de brindar educación básica a los hijos de obreros por parte de las empresas contratantes en México. Sin embargo, fue hasta 1947 que éstas entran en funcionamiento en las Cuadrillas Sistemales de FNM.

**Express:** Ferrocarril que transportaba correo y paquetería.

**Frenillo:** Así se le conoce a los frenos de palanca para vía, se trata de una arandela metálica de seguridad que funciona como una especie de “tope”. Cuando un tren ocupaba un tramo de vía el freno impedía la maniobra del tren para evitar accidentes.



**Furgón:** Es un vehículo ferroviario que acompaña a un tren. Tiene una función diferente al resto de los vehículos del tren, por ejemplo, transportar paquetería en trenes de pasajeros o personas en trenes de mercancías. Es uno de los tres tipos de remolques ferroviarios, junto al vagón y al coche

**Garrotero:** Personal encargado de apoyar en el movimiento de trenes ya sea en patio o en camino.

**Material Rodante:** Se le llama así a todos los vehículos destinados al transporte por ferrocarril. Incluye a los vehículos con y sin motor, por ejemplo, locomotoras, coche motor, vagones de carga y coches de pasajeros.

**Muela:** En el argot ferrocarrilero se le llama “muela” al enganche que sirve para conectar varios vehículos ferroviarios entre sí y formar un tren.



**Pailero:** Persona que tiene por oficio hacer y/o reparar las pailas industriales, las cuales son contenedores de metal que alcanzan altas temperaturas. En el caso de los ferrocarriles, los paileros tenían una gran presencia en la época de las locomotoras de vapor por la reparación de las calderas.

**Paraestatal:** La calidad de paraestatal es dicha de una institución, de un organismo, centro, compañía, empresa, organización, asociación o agencia que coopera a los fines del Estado sin formar parte de la Administración Pública Centralizada. Es decir, sus propósitos y resultados políticos, sociales y económicos emanan de un ente que goza de mayor autonomía que la que tienen los órganos centralizados. Podemos hablar de la paraestatal como una Empresa pública descentralizada

**Patio:** Se refiere al patio de maniobras, lugar despajado con equipamiento ferrero destinado a la composición o descomposición de trenes, separando el material rodante para un fin comercial, de servicio o mantenimiento.

**Silbato:** Se refiere al silbato del tren, destinado a dar indicaciones del estado del tren y dar alerta de su paso.

**Tarimas:** Estructura construida principalmente de madera que va del suelo al piso del ferrocarril a manera de nivelar la superficie con la altura que tiene el vagón sobre el riel. Su

fin es generar más espacio para las familias de las Cuadrillas Sistemales y eran utilizadas para lavar, para cocinar, comer o hacer otro cuarto. Las tarimas eran provisionales ya que una vez que la Cuadrilla Sistemal se movía se desmantelaba la tarima.

**Trazo de vía:** Se refiere al lugar donde se encuentra una vía férrea.

**Truck:** Es la estructura rodante sobre la que descansan los vagones y coches de ferrocarril. El truck consta de una plataforma, dos o tres ejes y dos o tres pares de ruedas (según modelo), unidas al vehículo mediante un eje vertical que permite que gire hacia ambos lados en las curvas.



**Truquero:** Persona que tiene por oficio armar, reparar o instalar trucks.

**Vagón:** Es un vehículo ferroviario utilizado para el transporte de cargas. Existen vagones especializados para determinados tipos de carga, los vagones abiertos sirven para el transporte de minerales, los vagones cisterna se usan para el transporte de productos líquidos, desde leche hasta petróleo. Otros tipos de vagones permiten transportar contenedores o remolques de camión.

**Vía ancha:** Vía férrea cuyo ancho de vía es mayor al escantillón (1.44 m.).

**Vía angosta:** Vía férrea cuyo ancho de vía es menor a la medida del escantillón (1.44 m.). Regularmente se utiliza para vías secundarias.

**Zapatas:** Trozo de algún material rígido que sujeta las ruedas de un vehículo para su frenado.

## ANEXOS

### Anexo A. Fotografías

Actividades comunitarias de la *Escuela Tipo Art.*



Taller de Primeros Auxilios, 1993.



Celebración de la Revolución, 1999



Celebración posada, 1998.



Kermés patria, 1991.



Jornada de Salud bucal, 1990.

## Anexo B. Documentos

Comunicado circular No. 3 dirigido a los secretarios sindicales locales y de educación de todas las secciones solicitando datos básicos para facilitar las gestiones de creación de las *Escuelas Tipo Art. 123*, con fecha del 20 de febrero de 1941. Exp. EP-123-49. El circular se puede localizar en el CEDIF, Puebla.

" SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA "

SECRETARIA GENERAL DE EDUCACION Y PROPAGANDA.

AV. HIDALGO 59.- MEXICO, D.F. 23-49

Febrero  
20  
1,941

CIRCULAR No. 3. EXP.- EP-123-49.

A los Secretarios Locales y Secretarios de Educación y Prop. en todas las Secciones.

Estimados compañeros:

Con fecha 13 de febrero del año pasado, me permití dirigir a sus antecesores circular en la que les solicitaba los siguientes datos:

- 1.- Número de cuadrillas fijas de Vía.
- 2.- Número de cuadrillas ambulantes.
- 3.- Número de escuelas y lugar donde se encuentran, -- indicando el tipo de ellas, ya sean Artículo 123, Federales o Rurales.
- 4.- Indicar si en los lugares donde hay cuadrillas de Vía existe Estación y qué clase de empleados prestan sus servicios en la misma.
- 5.- Número de hijos de trabajadores en cada Estación, -- cuadrilla o campamento ambulante, indicando si --- posible, edades.

Según indicaciones que hice en mi citada circular, los datos transcritos servirán de base para gestionar, -- tanto con los Ferrocarriles Nacionales como con la Secretaría de Educación Pública, la creación de Escuelas Tipo Artículo 123 para trabajadores e hijos de trabajadores en aquellos lugares en -- que no obstante tener el número señalado por la Ley para el establecimiento de esta clase de centros educativos, carecen de --- ellos.

Ahora bien, la circunstancia de no poder --- nuestro Sindicato exigir a la Administración Obrera que tuvo a su cargo las Líneas Nacionales durante todo el año pasado, en -- una forma enérgica el cumplimiento de la Ley que reglamentó el -- artículo 30. Constitucional, orilló al suscrito a dejar en suspenso esas gestiones, ya que, por otra parte, siendo el último año del régimen que presidió el señor General Lázaro Cárdenas, -- tampoco en la Secretaría de Educación Pública era factible conseguir nada práctico sobre el particular.

Ahora bien, como ya los Ferrocarriles no son administrados por el Sindicato, las circunstancias que me obligaron a posponer este asunto, han cambiado, y además, como los funcionarios del actual Gobierno están iniciando su gestión administrativa, quiero reanudar desde luego los arreglos encaminados a conseguir la creación de las escuelas a que antes me refiero, -- a cuyo efecto atentamente ruego a ustedes que con carácter urgente, me envíen los datos indicados en los cinco puntos preinsertos; en el concepto de que aquellas Secciones que ya los hayan remitido y en las que sigan siendo los mismos, así se servirán manifestarlo, pero por lo que hace a las que no los enviaron, es indispensable que desde luego procedan a levantar la estadística pedida, enviándola inmediatamente al suscrito, a fin de no demorar los trámites de tan importante asunto.

Fraternalmente.  
"POR LA LUCHA DE CLASES"

LUIS GOMEZ Z.  
SRIO. GRAL. DE EDUC. Y PROP.

EGT(jgb)

Comunicado circular de Valentín Campa Salazar, secretario general de Propaganda y Educación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, con fecha del 23 de mayo de 1947. Este circular se encuentra en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Puebla (aún sin clasificación).

"SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA"  
Tacuba Oriente 5-434. México, D.F.

SECRETARIA GRAL. ORG. PROP. Y EDUCACION.  
MAYO 23-1947 Exp: --EP-123-1.

A TODOS LOS SECRETARIOS LOCALES ORGANIZACION PROPAGANDA Y EDUCACION SECCIONES .-S I S T E M A.  
A TODOS LOS DELEGADOS Y SUB-DELEGADOS DE ORG. PROP. Y ED. EN DELEGACIONES Y SUB-DELEGACIONES.-S I S T E M A.

Estimados compañeros:

Después de diversos trámites que hicimos ante la Gerencia General de los Ferrocarriles Nacionales de México, desde años anteriores, para lograr que la Empresa instale escuelas tipo artículo 123 en todas las Cuadrillas que tengan más de veinte niños en edad escolar o sea de 6 a 14 años, al fin hemos tenido éxito en la actual Administración.

Tenemos ya en trámite diversas solicitudes que nos han sido enviadas por algunas Secciones o Delegaciones para la instalación de las citadas escuelas tipo Art.123 y considerando que deben existir varias cuadrillas que carezcan de esta clase de escuelas y que no han hecho sus peticiones, ruego a ustedes se sirvan atender este asunto, turnándose las solicitudes correspondiente acompañando invariablemente el censo escolar que debe contener los siguientes datos: Nombre completo del niño y edad, nombre de los padres y puesto que desempeñan en el ferrocarril.

Siendo este asunto de mucho interés para todos nuestros compañeros, ya que se trata de la instrucción de sus hijos, espero que se servirá atender sin demora el mismo.

Fraternalmente.  
"POR LA LUCHA DE CLASES".

*hacer ver*

*Valentin Campa*  
Valentin Campa.  
SECR. GRAL. ORG. PROP. Y EDUC.

45/jag.