

# Reconstruyendo una memoria y una identidad: historia de vida de un ferrocarrilero

Lourdes Roca\*

**Resumen:** Diversos elementos vinculados al trabajo y al espacio permiten analizar las construcciones de identidad en la historia de vida de un ferrocarrilero. Su trabajo como telegrafista y jefe de estación durante casi 50 años, así como la migración constante en su trayectoria vital conducen a la profundización sobre conceptos como los de memoria, narración, sujeto, imagen, trabajo, espacio e identidad.

**Abstract:** Different elements related with work and space allowed us to analyze the constructions of identity in a railwayman life history. His work as a telegraphist and stationmaster for nearly 50 years and the regular migration in his life conducts this article to the review of concepts like memory, narration, subject, image, work, space and identity.

Es difícil que un suceso histórico interese profundamente si no está referido a la vida afectiva, si no le pasa a alguien. Es por esta sencilla razón que la historia acerca del ferrocarril narrada a continuación parte de las experiencias de Salvador Núñez, ferrocarrilero de profesión. Y para darle pie, valgan algunas preguntas suscitadas por el estado actual de esta empresa constituida en 1906 con capital extranjero, nacionalizada en 1937 y vuelta a privatizar por partes en estos últimos años del milenio en los que la palabra globalización parece ser la clave de todo.

¿En qué sistema de relaciones y representaciones ha vivido Salvador como ferrocarrilero, como esposo, como padre, como norteamericano, como maestro, como mexicano, como angloparlante, como lector, como interlocutor? ¿Qué datos de su experiencia se han transformado en valor? ¿En qué se reconoce? ¿Con qué y con quiénes se identifica y de qué y de quiénes se distingue? ¿Qué lo hace igual y qué

\* Instituto Dr. José María Luis Mora

lo diferencia del resto de ferrocarrileros, esposos, padres, nortños, maestros, mexicanos, angloparlantes, lectores, interlocutores? (Giménez 1996a: 13-15).

Si reconocemos a la identidad como a un fenómeno que se va estructurando en la dialéctica entre individuo y sociedad (Berger y Luckman: 217), cabe ver de qué manera el cúmulo social de conocimiento se actualiza en esta historia individual. Lo que la caracteriza fundamentalmente es que es un proceso activo y complejo, así como históricamente situado y, por lo tanto, de una enorme plasticidad (Giménez, 1993: 26-28). ¿Por dónde abordarla, entonces? Como expondré a continuación, los conceptos de trabajo y espacio me han parecido dos lentes de aproximación en los que detecto, en un principio, amplias posibilidades para observar y analizar este fenómeno que nos permite a la vez vernos como iguales y distinguirnos del otro.

¿Cómo vinculamos el espacio a la identidad? Giménez ve en el territorio un espacio de inscripción de la cultura y, por lo tanto, una de sus formas de objetivación (1996b: 14); muy posiblemente lo sea también de la identidad, fenómeno ante todo cultural. Al respecto Jesse Hiraoka, en su trabajo sobre la identidad en Estados Unidos, establece una serie de diferencias muy claras entre identidades tradicionales e identidades modernas (38-50). Las primeras, dice la autora, más vinculadas al espacio, tienden a proyectarse hacia el pasado, un pasado grupal; las segundas, más regidas por el tiempo, se proyectan hacia el futuro, un futuro individual.

En el caso de México, en donde las identidades tradicionales han ido perdiendo muchos de sus rasgos característicos pero las identidades modernas no han fraguado, como sí lo han hecho entre los estadounidenses, este análisis comparativo resulta revelador. Efectivamente, sociedades que antes estaban muy definidas por su lengua, territorio, comida, ceremonias, costumbre, rituales...son progresivamente transformadas por la corriente llamada de la modernidad hacia una desterritorialización, hacia la adopción de un nuevo idioma y sobre todo hacia la imposición de la escuela y del empleo como ejes a los cuales consagrar la existencia para el cultivo del individualismo, el materialismo y el consumismo.

Inmerso en este proceso de transformación, Salvador nos permite ver la negociación entre ambos polos de identidad en su propia persona, en la que, a pesar de vivir sumergida en la época de la gran expansión de las identidades modernas —en la que el trabajo se impone por encima de todo lo demás—, podemos observar algunos visos de asumida inadaptabilidad al esquema impuesto, así como las estrategias que toma para sobrellevar su época.

Ahora bien, ¿cómo vinculamos el trabajo a la identidad? Hemos visto con Hiraoka la importancia de éste en el estudio de las sociedades modernas, pero desde la

historia obrera Samuel, al hablar de los sistemas de representaciones, nos remite al testimonio oral. Sostiene que son fundamentales nuevas materias primas, nuevos mapas de conocimiento, para identificar los rostros de la multitud y así eslabonar lo particular con lo general, el momento aislado con la larga duración (16-38).

Considerando que el trabajo rige tantas vidas y hace que de él dependan tantos otros factores como el familiar, una sociedad como la nuestra —en la que ha mermado considerablemente el orgullo profesional y el trabajo como acto creativo—, demanda que estudiemos la búsqueda que emprenden las clases subordinadas para construir un proyecto alternativo de sociedad. Finalmente tenemos la presencia de los obreros como grupo social y a veces como clase, pero casi nunca como seres humanos (Novelo y Sariego: 51).

Intentaremos a continuación un acercamiento al análisis del testimonio oral de este ferrocarrilero, desde el trabajo en primer lugar y desde el espacio en segundo término.

### A partir del trabajo

A un mes de concluir 1997, en la Gerencia de Recursos Humanos de Ferrocarriles Nacionales de México, el rielero Salvador Núñez Hernández ya no existe como tal; ahora es otro número en la lista de los que ni han sido liquidados ni jubilados, pero tampoco siguen en servicio; una lista controlada por la que él llama "Gerencia de Despidos Humanos". Él fue telegrafista, durante los últimos 25 años, en la estación Cima (Distrito Federal) de la línea C, la que iba de México a Balsas. Sin embargo desde inicios de 1996 los rumores sobre el fin de "los Nacionales de México" fueron tan constantes que todos los trabajadores quedaron expuestos a liquidación o "retiro voluntario". A muy poco tiempo de optar por su jubilación, el asunto no le pareció nada agradable a Salvador y desde entonces puso todo su empeño en que lo trasladaran como jefe a una estación de primera; de esta forma su jubilación procedería con un sueldo mucho mayor al que percibía como telegrafista en una estación secundaria, ya que su desempeño laboral hasta llegar a Cima había sido en estaciones de primera.

Tras mucho batallar, finalmente lo consiguió; se salió con la suya y le otorgaron la estación de Tepeaca justamente para que tomara las riendas como jefe de la misma en los días en que la línea C, para la que había trabajado desde 1972, era clausurada. Ni tiempo tuvo para acongojarse porque el tren ya no pasaría más por Cima; el 16 de junio de 1997 salía con su petaca chiapaneca en una mano y su máquina de escribir en la otra, no fuera que en la nueva estación tampoco hubiera una, como es común.

Nacido en el norte, entre tierras en donde nada crece y de familia muy humilde, su porvenir podría haber sido definido por una vida de pequeño comerciante, labor muy socorrida donde el campo es pobre y donde no hay industria; pero un factor definió desde su infancia lo que sería el eje de su trayectoria laboral: el tren. Torreón, su ciudad natal, era cien por ciento rielera y tanto su padrastro como su tío materno eran ferrocarrileros. Ellos lo llevaron desde chico a conocer ese ámbito y, casi por inercia, como también por ventajas parentales, se introdujo en él desde los 14 años como ayudante de jefe de estación.

Las imágenes que recuerda de esos años resultan sumamente interesantes para entender por qué el tren, esta "atracción, como la de un imán, que siente uno desde chiquito por el ferrocarril, puede seguir tan viva, tan presente, tan fuerte en uno, aun ya jubilado" (31/10/97).<sup>1</sup>

Antes de conocer una máquina de cerca, por supuesto todavía de las de vapor, de todo lo que me habían platicado me la imaginaba yo como un terrible dragón arrojando lumbre por las fauces. Hasta que me subí a una por primera vez, cuando estaba yo en cuarto de primaria, en Gómez Palacio ...entonces le llevaba yo de comer a mi papá a la casa redonda y me dejaron subir...Es una sensación impresionante... (seguidamente comienza a actuar todos los sonidos de una máquina de vapor en marcha, 15/10/97).

Junto a esta visión casi onírica de la locomotora y de su primera experiencia arriba de una, agregaría otra que liga al ferrocarril por un lado con la abundancia y por el otro con la capacidad intelectual:

En Bermejillo, estaba yo en sexto de primaria, había un conductor al que todo el mundo le encargaba cosas; de todo le encargaban...aquello era como tienda, farmacia...que iba y venía como único medio para que tuviéramos muchas cosas de afuera. El conductor me impresionaba mucho porque recordaba siempre todo lo que le encargaban y yo no entendía, ¿pues cómo le hará para acordarse de todo? (15/02/97).

Ya trabajando para Ferrocarriles, aunque poco a poco irá percibiendo la otra cara de la moneda, como veremos más adelante, todavía experimenta situaciones en las que el trabajo en el riel lo impresiona y lo enorgullece:

<sup>1</sup> Entre paréntesis se indica la fecha correspondiente a la sesión de entrevista con Salvador Núñez.

Mi primer jefe, en la estación de Ceballos, vestía de lujo, tenía casa, camioneta, vivía muy bien...y era muy respetado (15/02/97). Hay lugares donde el jefe de estación es muy, muy, muy importante. En ese lugar, por ejemplo [Carmacho, Zacatecas], el presidente municipal, el señor cura y el jefe de estación controlan a todo el pueblo (21/06/92).

Por supuesto, los recuerdos sobre la Revolución, sin haberla vivido, emergen a través de las historias sobre Pancho Villa, en las que el tren es un protagonista:

La guerra en el norte se hizo a base de trenes, porque las distancias para recorrer son muy largas. Solamente para el estado de Chihuahua, de punta a punta, así rápido, eran veinticuatro horas en máquina de vapor. (...) En el norte tú puedes escuchar cientos de historias auténticas, porque yo ya no viví nada de eso, nada más sé lo que me contaron. Por ejemplo, yo trabajé de jefe de estación en un lugar que se llama Talía, que está entre Paredón, que fue tomado por Pancho Villa, y San Pedro de las Colonias, que fue tomado por Pancho Villa. (...) El velador de ferrocarril que estaba bajo mis órdenes, porque el jefe era yo, estoy hablando de 1955, platicaba la historia de todos los generales con quienes estuvo, en dónde y fechas, que lo dejaban a uno asombrado; y cuando hablan de Francisco Villa se quitan el sombrero con gran respeto (14/06/92).

Y al preguntarle ahora, al haber concluido su desempeño laboral, ya jubilado, cuál es el momento que recuerda con más cariño, responde: "Sin duda el 17 de diciembre de 1953, cuando me recibí de telegrafista" (15/02/97). Una serie de aspiraciones se habían consumado para dar pie a una primera etapa laboral de grandes satisfacciones. Mostrándose primero impresionado y después orgulloso de este gremio al que pertenece, la analogía entre ferrocarril y estatus se impone:

Mi mamá se sentía muy orgullosa de que su hijo ya era un señor telegrafista. Era muy importante porque se ponía uno unos audífonos y se retrataba uno con pose de aviador (14/06/92).

Y a propósito del estatus, materialista por definición, podemos ver cómo en esta vida particular el ferrocarril constituye el primer elemento de fuerte cohesión con la modernidad:<sup>2</sup> aquí el trabajo se vuelve uno de los ejes más impor-

<sup>2</sup> Porque aunque sí fue a la escuela, que constituye otro elemento característico de la modernidad, lo hizo de manera desordenada, cursando cada año en una ciudad diferente y sujeto a la movilidad permanente

tantes de una experiencia de vida y obliga a una capacitación que hay que mantener actualizada para poder superarse y así entrar en la lógica capitalista y moderna. Sin embargo, como veremos, algo tiene esta lógica que no acaba de llenar las expectativas de Salvador. La modernidad a la que debía llevar el ferrocarril a México no se ha consumado, por lo que resultan muy interesantes los elementos en contrapunto que surgen en la vida de Salvador. Todo parte del mismo primer jefe del que ya hemos hablado, al que admiraba mucho por ser tan elegante y respetado:

...pero nada más al principio, después ya no, porque le dije que me enseñara y me dijo: Sí, te voy a enseñar el telégrafo, pero me vas ayudar. (...) Era descargar a las tres de la mañana. (...) Éramos cinco chicharos, cinco aprendices, y por lo tanto éramos cinco trabajadores, y el jefe no nos pagaba, ¿verdad?, trabajo de gratis y a las tres de la mañana. (...) Y además teníamos que hacerla de niñera, tenía un niño que se cagaba cada quince minutos y en aquellos tiempos no había pañales. (...) Así que en la noche era cargar bultos y en el día era limpiar bebé, aparte de barrer la oficina, hacer el informe del jefe (...) pero había que ingeniárselas para ganar dinero, porque aquello era un estudio pero el jefe no pagaba, y necesitabas siempre comprar algo, ¿no?... ¡El jefe ganaba un dineral! ¡De puro exprés ganaba novecientos pesos, que era un dineral, era un sueldazo! (14/06/92).

En un principio, cuando se inició en el gremio junto con su hermano, no estaban muy claras las diferencias entre andar o no andar en el camino, pero las aprendió:

Mi hermano, que está en Torreón, tiene un rancho en la Zona del Silencio, en Yermo, y es conductor de trenes. Cuando empezamos en el ferrocarril él quería que fuera garrotero y yo quería que él fuera telegrafista. (...) En aquellos tiempos eran unas máquinas de vapor chiquititas con un tender, o sea un tanque de agua cortado de arriba (...) les decíamos las mochas. Así que nos íbamos a practicar en las mochas al patio, pero a mí francamente no me gustó y a él no le gustó la vida de oficina, y entonces yo me encerré en una oficina y él se fue al camino. (...) ¡Cómo me iba a gustar allá arriba trepado, jalando un palo para frenar! (14/06/92).

---

al lado de su abuelo materno, que era comerciante. Viajaban en una carreta, siempre en movimiento entre los estados de Coahuila, Zacatecas y Durango, encaminándose según les señalara el huarache que su abuelo acostumbraba a arrojar para decidir el rumbo.

Definitivamente las comodidades de la oficina iban más de acuerdo con la idea que se había hecho de trabajar en el ferrocarril: "Sentado allí, comer a sus horas...mi mamá me llevaba el lunch a mi oficina" (14/06/92). Aunque claro, esto siempre dependerá de la oficina, que por un lado puede no ofrecerte nada para comer: "Me acuerdo que en 1953 me mandaron a Adrián, cerca de Parral. Ahí no había nada de nada. Sólo estuve un día" (12/09/96); y por otro lado puede ser de terrible movimiento:

Hay estaciones donde hay mucho, mucho, mucho exceso de trabajo, y hay lugares en donde no se hace absolutamente nada. Por ejemplo, estando yo de jefe de estación en Tepexpan tenía que vender boletos para el tren pasajero que va a Veracruz; en el mismo tren llegaba exprés para las compañías constructoras (...) hay que registrar todo de cada uno de los carros, a qué hora llegaron, a qué hora se descargaron, cobrarles el arrastre (...) el derecho de uso de piso (...) luego hay que hacer una información a las diferentes contadurías: lo de exprés a exprés, lo de boletos a boletos, los de fletes a otra contaduría (...) muchas oficinas a quienes rendirles cuentas; además de todo esto, viene un inspector, que es auditoría. (...) Y muchas responsabilidades más, si tienes ayudantes, yo tenía dos ahí, y no llegan a trabajar, el jefe tiene que hacer todo el trabajo porque la contabilidad no se puede dejar para después (21/06/92).

Pero a estas estaciones, precisamente por la carga de trabajo que representan, les ve otras ventajas:

Por ejemplo, cuando estaba yo en Camacho, Zacatecas, ahí iban hasta en la noche: ¡Jefe, fíjese que no pude venir en el día, ya me llegó la mercancía de Torreón y la necesito! No, pues ya ni la amuela, qué horas son esas de venir, son las nueve de la noche. Dice: Jefe, le traje unos quesos, y la próxima semana le voy a traer un cabrito. Ah, no, pues ni modo...¿cuántos bultos son?...¡Y todo arriba de su carreta! (...) Entonces tiene la desventaja de que hay exceso de trabajo, pero el jefe recibe muchos regalitos por trabajo extra (21/06/92).

Así es como explica que en 1992, con ya casi 60 años, haya optado por quedarse en Cima, en donde había menos chamba y en donde pudo dedicarse a otras actividades de su agrado como leer, tocar la guitarra y cantar, sembrar, construir, etc. Esta disección de su experiencia de la vida laboral, posible de articular sólo gracias a la edad y al relato balance que ésta permite, me parece

muy reveladora para comprender los cambios que el ferrocarrilero percibe en su propia concepción del trabajo que desempeña y de la empresa para la que labora, así como del sistema que los rige.

A propósito de ello podemos contrastar estas lecturas acerca de un pasado remoto (etapa antes de trabajar y primera etapa laboral), con las lecturas de un pasado más inmediato (segunda etapa laboral hasta la fecha). El parteaguas parece estar en el movimiento ferrocarrilero de 1958, en el que tuvo una participación activa en la Sección 27 del Sindicato, en Torreón. Enfrentó la represión de 1959, fue acusado de comunista y de atacar las vías de comunicación, entre otras cosas. Fue encarcelado durante siete meses, quedándose sin trabajo al no recontratarlo los FNM al salir. A partir de aquí sus opiniones acerca de los Ferrocarriles, del Sindicato y de la política que rige al país sufren una transformación radical: ni los Ferrocarriles son la panacea que vislumbraba de joven, ni el Sindicato es el protector y el defensor del trabajador, ni el gobierno cumple las promesas acerca de un progreso para el país y de un mayor bienestar para todos.

Ya casado, con dos bebés y uno más en camino, esta situación lo llevó a buscar otra opción laboral. Por haber estudiado el inglés, la docencia pareció ser la más viable.<sup>3</sup> Decidió perfeccionar este idioma, que había empezado a estudiar en 1952 en el Distrito Federal y en Estados Unidos<sup>4</sup>, para después dar clases de inglés en San Juan Teotihuacán en secundarias (tanto públicas como privadas) y a particulares, así como clases de español a los arqueólogos extranjeros que efectuaban excavaciones y estudiaban los antiguos talleres de obsidiana de los alrededores.

El inglés es el otro elemento que lo perfila como producto de la modernidad; con un contacto regular con este otro idioma debido a su relación con la frontera a través del tren, éste se convierte casi en una obsesión desde muy joven.

Con los años, influido por las diferentes culturas con las que convive en Estados Unidos durante diversas estancias,<sup>5</sup> así como empapado de la historia y de las costumbres de su país a través de sus recorridos, de sus lecturas y de reconocerlo en las pláticas con los arqueólogos con los que convive a lo largo de más de una década, se convierte en una especie de personaje transcultural con una notoria habilidad para conversar con todo tipo de personas, siempre dispuesto a dar su opinión o a reflexionar sobre los más disímiles temas.

Por todo ello, las lecturas que hace del pasado inmediato del ferrocarril tienen tintes pesimistas acerca de la trayectoria de la empresa y del gremio, así como del futuro de ambos:

<sup>3</sup> No creo sea que casual el que su madre haya sido maestra.

<sup>4</sup> Combinándolos con trabajos diversos como guía de turistas, bracero, etc.

<sup>5</sup> Chicanos, braceros, negros, millonarios, artistas, campesinos, propietarios...



Vivimos en un sistema de corrupción. (...) A ferrocarriles se les ha denominado ferrobarriles, barriles sin fondo porque siempre ha estado subsidiado por el gobierno. Entonces...¿cuándo se va terminar ese suicidio para Ferrocarriles? Nunca. Los gerentes se han enriquecido, se han ido o les han dado mejor puesto. Por ejemplo, se han ido y regresado...quiere decir Luis Gómez Z. se fue y regresó otra vez porque necesitaba seguir robando. Y de lo que se puede constatar aquí, hay un rancho propiedad de él aquí en el kilómetro 32, nosotros vivimos en el 43, y en Mango tiene otro rancho también de lujo...pegadito a Cuernavaca (14/06/92).

Salvador pronosticaba esto en 1992, a fines de 1997 parece ser un hecho, pero desde entonces podía enumerar varios negocios turbios en los que el sindicato y los dirigentes siempre desempeñan el papel protagónico:

Se iba a hacer un ferrocarril eléctrico, desde hace mucho tiempo: pues ya nos vamos a modernizar, ya el gobierno nos dio mucho dinero, y bla bla. Compraron las máquinas a Estados Unidos, que por cierto no eran nuevas, pero nos las vendieron como nuevas, y ahí están arrumbadas en San Luis Potosí...porque son eléctricas y como no hay cables, pues cómo se van a usar... O sea que es como la Carabina de Ambrosio: no sirve para nada pero ahí está. (...) Peralta vendió nuestra Cooperativa, que era de todos los ferrocarrileros...no nos dieron cinco centavos a nadie. (...) Bueno, el sindicato...mira, en este mes pasado, nada más de impuesto sindical, de un mes nada más, me quitaron 90 mil pesos. 90 mil pesos a Chavita Núñez. Bueno, si somos 100 mil ferrocarrileros, cuánto dinero es. ¡Ahora, ése es para el Sindicato, y de allá para acá nada! ¡No nos da nada el Sindicato! ¿Entonces no es un robo? Son muchos millones. Ahora, si tú vas al Sindicato de Ferrocarrileros, por este lado están unos policías con unos perros, unos mastines amaestrados que vale 10 millones cada perro... Cualquiera persona que se acerque sospechosa, meten el perro y ya. Entonces esos perros, esos policías, que es lo mismo, están pagados con nuestras cuotas. Para eso sirven nuestras cuotas, para chingarlos a nosotros mismos. Para eso sirve el Sindicato en México (14/06/92).

Sin embargo, ¿desde cuándo ve que se arrastra el problema de la corrupción? Desde la misma expropiación. Aquí los periodos que hemos distinguido acerca de su percepción de la empresa y del gremio parecen encimarse, sólo que requirió del paso del tiempo para ver que la corrupción venía desde entonces:

Con la expropiación se mexicanizó. Se mexicanizó quiere decir que el ferrocarril lo adoptamos a nuestra forma de corrupción, ni más ni menos. Es una de las razones por las cuales fui a vivir a los Estados Unidos, porque siempre me pregunté: ¿Por qué los americanos están ricos y por qué nosotros estamos pobres? Voy a verlo. (...) Me tocó manejar tractores enormes marca White para recolectar el maíz, y todo lo hacía yo solito, o más bien dicho el tractor hacía todo solito, y el tractor yo nomás lo manejaba. Una tarea que en México la haríamos con una docena de peones trabajando a todo vapor con los costales cargados. (...) Y por eso digo que el ferrocarril, si fuese administrado en una forma más eficiente, sí progresaría, pero si hay corrupción en todos nosotros, cada quien le jalamos un poquito, pues si dura otros 100 años va a seguir mejorándose el sistema de corrupción (14/06/92).

¿Y cuál veía como posible alternativa en 1992, al construir este relato? El sueño de un ferrocarril administrado por los propios trabajadores sigue vivo. Frente a un sistema paternalista que propone que el gobierno debe cuidar y administrar todo, la propuesta es reivindicar el papel del trabajador ya no como un peón entre tantos, que sólo sigue órdenes, sino como propietario y empresario, con capacidad para administrar y hacer rendir un negocio:

Mira, en New Jersey...uno de los paseos fue viajar en un tren. Ese tren era al estilo antiguo y era chiquito, era un ferrocarril como de aquí a Tres Marías, ida y vuelta. Llegan los carros, se estacionan, compran su boleto para el tren y se va uno en el tren, allá se para, hay una tiendita de curiosidades muy mona y el tren le va a uno explicando como un guía de turistas, pero no es más que una cinta, ¿verdad? (...) Entonces es una compañía ferrocarrilera, al 100 por ciento inclusive, las hijas o las nietas de los mismos trabajadores son garroteras (...) está administrado por ellos, esto no puede quebrar porque es nuestro negocio (...) y sabes cuándo va a quebrar, ¡nunca! (...) Por eso te digo yo, si un ferrocarril tan pequeño progresa, cómo no va a progresar un ferrocarril que abarca toda la República Mexicana, ¡si es muy grande! Y sin embargo estamos subsidiados por el gobierno, y dinero y dinero y ya nos estamos modernizando y ya vamos a comprar máquinas. (...) Entonces esa mala administración es lo que ha echado siempre a perder el servicio ferroviario (14/06/92).

Y es que de nuevo, en la administración ve la clave de todo:

Si tú propones proyectos donde tu dinero es el que va de por medio, los defiendes ante todo y pese a todo y no permites que, sin ser bien evaluados primero como viables, se invierta con todos los riesgos que esto implica. Pero claro, si el dinero no es tuyo, pues juguemos el juego y a ver qué provecho le sacamos.

Por ejemplo, los japoneses querían construir el ferrocarril de aquí a Acapulco. Bueno, ah, pues Japón propuso, bueno: 10 años, el ferrocarril va a ser japonés. A los 10 años ya va a pertenecer a mexicanos. Ah, pues es un gran proyecto, por qué no vamos a invertir dinero y vamos a tener un gran ferrocarril, en 10 años pero lo vamos a tener a Acapulco, que es un lugar muy importante por supuesto. (...) Bueno, el primero en oponerse fue el mismo gobernador de Guerrero, el señor Figueroa. ¿Por qué? Porque él tiene el monopolio de trailers de transporte, él transporta todo de Acapulco para todas partes. Y como era el gobernador, ah no, aquí no se construye ningún ferrocarril porque mi compañía de trailers no va a quebrar (14/06/92).

Ahora bien, después de este primer recorrido a través de sus experiencias y reflexiones sobre el trabajo para ver cómo la trayectoria laboral construye una identidad, veamos el otro gran bloque constituido por las vivencias, las opiniones y los valores resultantes de su trayectoria espacial y de las relaciones familiares y sociales que a ella vincula.

### A partir del espacio

Caracterizada por una considerable movilidad espacial, esta parte nos obliga a viajar por diversos lugares de la República, por lo que con el fin de no perdernos en la cronología, porque ni su relato ni el que tejemos aquí es cronológico, enumero en primer lugar estos diferentes marcos espaciales relativos a su trayectoria vital:

1. Diversas ciudades y pueblos del área fronteriza en los estados de Coahuila, Durango y Zacatecas, en donde transcurrió su infancia (1933-1947).
2. Diversas estaciones norteadas en los estados de Coahuila, Durango, Chihuahua, Zacatecas, Nuevo León y Tamaulipas, en donde trabajó durante su primera década laboral, con mucha relación con Torreón, en donde vive su familia y la de su esposa, y con estancias periódicas tanto en el D.F., en un principio, como en los Estados Unidos, al final del periodo (1947-1961).
3. San Juan Teotihuacan, donde trabaja como jefe de estación todo este periodo, con cortas estancias en Estados Unidos (1961-1972).

4. Cima, D.F., donde trabaja como jefe de estación todo este periodo, ya con mucha relación con el D. F., y estancias periódicas en Estados Unidos (1972-1997).

De acuerdo con la propia cronología que Salvador hace al narrar su trayectoria espacial, entretejida en el relato, a lo largo de estos marcos nos desplazaremos en sentido inverso, es decir, de la actualidad hacia atrás.

Acerca de Cima y Parres destaca su permanente interés por conocer la historia del lugar y sus leyendas,<sup>6</sup> ya que así como le gusta leer, desde joven le ha gustado escuchar. Aquí podemos ver reflejada la importancia de la tradición oral en esta trayectoria de vida, acervo de conocimiento siempre de primera importancia para estudiar la memoria y la identidad colectivas. De esta manera, la historia que hace del lugar se remonta hasta el siglo pasado, abarca desde Parres hasta Cima e incluye la historia de la vía que atraviesa este espacio, lo que nos traslada a un espacio laboral:

Sí, Parrés se llamaba Casto de la Fuente Parrés, era un español al cual Porfirio Díaz le regaló todos estos terrenos; todos estos terrenos quiere decir colindando con Xochimilco hasta el estado de Morelos...todo esto era de Casto de la Fuente Parrés, por eso se llamó Parrés, que ahora le dicen Parres. Antes de que estos terrenos fueran cedidos al señor Casto —que no creo que fuera muy casto—, el lugar se llamaba El Guarda; desde principios del siglo pasado, que era cuando pasaba por aquí Maximiliano a ver a «la india bonita», que se convirtió en su amante. Era hija del jardinero de lo que es hoy la Casa de Cortés en Cuernavaca, y como pasaba cuantas veces podía, mandó empedrar este camino, aquí está empedrado todavía.

Bueno, me gusta mucho conversar con los viejitos, siempre que tengo oportunidad yo los dejo hablar, hablar, hablar, hablar...en la misma forma que tú me dejas hablar. Entonces empiezan a meterse en sus nostalgias, en sus historias, y platicando con varios viejitos hace una historia del mismo pueblo. (...) Por ejemplo, todos los viejitos de Parres nacieron aquí en Cima, y allá están ahora por mi general Lázaro Cárdenas, que les regaló el ejido en 1936. Y como allá había tubo de agua que viene del Tulmeac y aquí no había agua...además que aquí eran talamontes.

Estas vías se construyeron por ingleses con el permiso de Porfirio Díaz y se inauguró el ferrocarril en 1897; se hizo un pachangón en Cuernavaca, en la estación. Curiosamente el trazo que hicieron los ingleses el siglo pasado

<sup>6</sup> Aquí me vienen a la memoria unas palabras de Raphael Samuel: "La historia local es una inquietud intensamente obrera" (130).

no se ha modificado en lo más mínimo y yo creo que con máquinas de vapor prestaban mejor servicio que ahora, porque le ponen balastro en determinado lugar y traen periodistas y sale la foto del ferrocarril rehabilitado a Cuernavaca, pero no es cierto que esté rehabilitado, siempre ha estado en pésimas condiciones: los trenes no pueden correr a más de 20 kilómetros por hora por una orden de precaución que existe. De subida, pues está muy pesada la subida, y de bajada tienen miedo a que se chorreen los trenes, como ya ha sucedido; entonces una velocidad de 20 kilómetros por hora no es negocio, no es redituable (14/06/92).

Por otro lado, aún siendo una estación secundaria y mal abastecida, lo que lo llevó a trasladarse a Cima nos remite al centralismo imperante que tantas vidas ha condicionado, particularmente desde mediados de este siglo. Con su esposa hospitalizada en el D.F. desde hacía años, esta estación se le presentó como una opción muy cercana y la aprovechó. Aquí sus hijos pudieron estudiar, lo que era fundamental para él, primero en Parres y después en Coyoacán. Además Cima se convirtió en su "centro de operaciones" ya que desde ahí se le facilitó, más adelante, visitar a sus hijos, cuando todos tuvieron familia y se trasladaron a diferentes ciudades:

Sí, así llegué yo aquí: bueno, está horrible, no hay nada, pero me queda cerca del hospital. Entonces trabajaba yo en el día y había que enseñarle a mis hijos a cocinar, porque no tenían mamá, o sí tenían pero estaba en el hospital (...) y yo mismo no sabía; así que... así mal aprendieron y así transcurrió el tiempo. (...) Después fueron a la secundaria a Coyoacán y ya después, la universidad. Pasaron 12 años que estuvo enferma mi esposa y al fin se murió, fue una... la tristeza más grande que he tenido en mi vida, porque luego yo me quería suicidar y si no lo hice fue por mis hijos, pero fue terrible, ¿no?: ver que se me estaba muriendo, pero morir de verdad, no como las canciones dicen. (...) Entonces comprendí por qué los que se suicidan consideran que tienen la razón: a mí ya no me interesaba nada, yo me muero. Y cometí muchas locuras, me iba con mi guitarra al panteón a media noche a darle serenata, me sentaba en su tumba, le cantaba la cucurrucú paloma y tantas canciones, pero la verdad es que yo me quería morir. (...) Sí, los 12 años en el hospital. Todos los domingos nos los pasábamos en el hospital, allí jugaban mis hijos en los jardines del Hospital Colonia, que era el hospital de los ferrocarrileros; era su centro de diversión de todos los fines de semana.

Bueno, [estoy en Cima] más que nada por mis hijos: aquí está Ernesto, dos hijas aquí en Parres, y es mi centro de operaciones, de aquí puedo visitar a los otros; puedo ir a Teotihuacán fácilmente. Y si en este lugar hay aire puro y no hay ruidos y no hay con quién pelearse, pues, ¿qué voy a hacer a otra parte? (14/06/92).

Frente al norte, donde transcurrió casi la mitad de su vida, Cima era el paraíso: es verde, boscoso, llueve, hay cultivos...lo que nunca vio ni tuvo en el norte. De esta manera las incomodidades de vivir en un lugar en donde no hay ningún tipo de servicio, así como lo obsoleta que veía la estación, se convirtieron en una especie de pago o pena por gozar del aire libre, la salud y la tranquilidad que ha tenido durante los últimos 25 años:

Estamos tan modernizados que en esta estación usamos el telégrafo, que fue inventado en 1837 por Samuel Morse y todavía lo tenemos en servicio. (...) Tengo aquí un mes y siete días sin una gota de agua, el tanque asignado a Ferrocarriles, en el accidente que...en el anterior a este último, se lo llevaron vacío y quedó convertido en chatarra, se acabó, desde entonces no hay tanque. (...) Pero estamos acostumbrados a ver las cosas desde el punto de vista negativo y por eso sentimos que sufrimos, entonces somos masoquistas, ¿verdad? De tal manera que yo adonde voy, al llegar aquí, pues...y por eso tengo fama de loco. Un trenista me dice: Oye, aquí...para estar en este lugar es necesario estar borracho o loco. Le digo: ¿Sabes por qué soy feliz?, porque yo aprovecho los dos y llevo una vida a todo dar, borracho y loco. ¿Dónde está el problema, no? Bueno, así pues disfruta uno cada estación según las posibilidades, según las circunstancias (14/06/92).

Al hablar de este espacio, además de la cotidiana convivencia con los trenistas, que califica más que nada de "jocosa...el clásico albur", es donde más se imponen las referencias a los hijos (los que tuvo con la primera esposa, Petra, que son los que más relación mantienen con él), y sobre todo el orgullo por haber logrado que casi todos estudiaran, para lo cual la cercanía con el D.F. también fue determinante. El detonante de esta reflexión es una vez más el inglés:

...[El inglés] después me gustó más y pensé: bueno, tengo mis hijos y, ¿qué les voy a enseñar?, ¿qué tal si no les gusta el ferrocarril? (...) Por lo menos les voy a enseñar inglés, que es lo que estoy haciendo con Sinuhé. Rocío estudió tres años en Estados Unidos, trabaja en turismo y vive en Villahermosa, Ta-

basco; está casada y tienen una tlapalería. Lucero también fue a Estados Unidos, está casada aquí en Parres. Ernesto estudió química en la UNAM; y el que no quiso estudiar, que fue Edi, trabaja de chofer en Transportes del Norte. Salvador es ingeniero en telecomunicaciones, microondas, vive en San Luis. Y Lucha también es telegrafista. Ella estudió aquí: le enseñé inglés y le enseñé el telégrafo, sólo que se casó y pues ahora vive con su marido. Mi hija Nancy, ella es gerente de una compañía aquí en Teotihuacán. Estudié también en la UNAM, y ahí se me hacía muy curioso porque mi hijo (Ernesto) y yo íbamos a la misma universidad, sólo que él iba a química y yo iba al CELE, que es el Centro de Lenguas Extranjeras (14/06/92).

Y es que, finalmente, una de las cosas que más valora es el aprendizaje, sobre todo el aprendizaje cotidiano, ya que "adonde quiera que uno va también se acopla a la forma de vivir de los demás, porque si se hace uno egocéntrico pierde uno mucho de la sabiduría de los demás".

A veces el pastor sabe muchas, muchas cosas interesantes que uno ni siquiera se las imagina. Aquí yo, trabajando como pastor, cuando tenía mis vacas, borregos, chivos, gallinas, gansos y cuánto...cuando tenía mi otra esposa, la inglesa, los pastores me enseñaron por ejemplo a tronar el chirrión, así como un 22, pau, pau, pau, pau, pau; y tú puedes apostar que alguien está disparando un rifle 22 y no es más que un chirrión de pastor...Y, por ejemplo, cómo localizar hongos, clasificarlos, cuándo son venenosos o alucinógenos y cuándo son buenos para comer. (...) Sí, de tal manera que voy yo hacia el monte, me encuentro un pastor y me pongo a escucharlo, y me platica de historia y me platica de la vida en el campo y cuál es el agujero de una víbora y cuál es el de un conejo y cuál es el de un armadillo; y si uno ve un hoyo, un hoyo es un hoyo...y no, según el tamaño y la forma es de X animal...y ellos saben si es de un gato montés o de un tlacuache...y uno no sabe (14/06/92).

Vemos cómo el aprendizaje permanente se convierte en una constante en su vida. Aunque, como sostiene, aprende en todas partes y de toda la gente, vinculando el aprendizaje con los espacios San Juan Teotihuacán se abre como su ventana al mundo, como un lugar privilegiado en donde cultiva su perfil como docente y en donde aprende a partir de la relación con personas de lo más disímolas: extranjeros, arqueólogos, meseros, lugareños, hacendados, gente de cine, etc.:

Yo vivía en Teotihuacán y tenía una casa muy bonita de piedra, grandota. Como dijo el que chocó, todo iba bien...además trabajaba yo en Ferrocarriles, ¿verdad?, era el jefe y ahí filmamos también varias películas, como aquí ...pero se enfermó mi esposa, cáncer, y la internaron en México. Yo necesitaba trabajar en un lugar cerca de México para que la pudiera yo visitar, trabajar y cuidar a mis seis hijos, todo al mismo tiempo...entonces el lugar más adecuado era Cima. Ahí [en San Juan] di clases, principalmente a nivel secundaria: por ejemplo, hay una Secundaria que es de monjas, pero como nadie de ellas hablaba inglés, pues solicitaron mis servicios; allí estaba yo en medio de todas las madres. (...) Estuve de profesor en Acolman, donde está el convento, y la secundaria de Teotihuacán, que en aquellos tiempos era la No. 12; ahora ya tiene otro número, pues ya los tiempos han cambiado mucho, ¿verdad? (14/06/92).

Por un lado los arqueólogos le revelan muchos conocimientos sobre el mundo prehispánico, por el que se apasiona hasta convertirlo en uno de sus temas predilectos, lo que lo llevará incluso a estudiar náhuatl en el INAH. Por otro lado, casi todos extranjeros representan una oportunidad para establecer todavía más vínculos con los estadounidenses, ya que viaja periódicamente a Estados Unidos para practicar el inglés que imparte en secundarias, a particulares y a meseros:

(...) eso fue en cuanto a estudios realizados aquí en México, pero la práctica fue en Estados Unidos, y estuve en muchísimos lugares porque fui muchas veces: estuve en New York city, en Delaware, en Buffalo (...) en Washington D.C., en Pittsburgh, en Kansas City, en Cornell (...) y principalmente escogía yo lugares en donde nadie hablara español, para la práctica.

[A las excavaciones en la zona] llegaban estudiantes de Estados Unidos, principalmente de la Universidad de Pennsylvania, de la de California, de Tulane, y yo les impartía clases de español. Ellos iban a Antropología y ahí de pasadita, pues yo estudié antropología, porque yo me iba con ellos a las investigaciones y así encontramos talleres de obsidiana en donde los aztecas fabricaban flechas, cuchillos, navajas, raspadores y muchas otras cosas que encontramos. (...) Preparaban sus tesis acá en Teotihuacán con los descubrimientos que hacíamos, digo hacíamos porque yo andaba con ellos, ¿ves?, y nos encontrábamos semillitas de chile: pues vamos a analizarlas con Carbono 14 a ver de qué edad son, y tepalcates por toneladas. Por cierto, cuan-



do hicieron el periférico de lo que es ahora zona turística, entraron los bulldozers y yo vi a los antropólogos llorando (...) y después ahí andábamos como locos recogiendo pedacitos de cacharros pintados así, con grabados (14/06/92).

Además relata como toda una experiencia haber puesto a los meseros a interactuar con los extranjeros en los restaurantes y las cantinas de San Juan y alrededores, haciéndoles intercambiar papeles para que aprendieran los respectivos idiomas: al mesero de turista, para actuar en inglés, y al extranjero de mesero, para practicar el español. Moraleja: para él ésta era una manera de comer y de beber gratis en muchos restaurantes:

La diversión no la encuentra uno en las estaciones, la diversión la lleva uno dentro del alma. (...) Si la situación está muy trágica, me gusta verla no tan trágica. (...) Por ejemplo, como te decía, en Teotihuacán era yo muy feliz porque empezaban a vender curiosidades allí los nativos, de los cuales me hice unos buenos compadres y les digo: Oye, ¿pues por qué no vendes en inglés?, ganas más dinero...los mexicanos te pagan y ganas dinero pero ganas más si vendes en dólares —que en aquellos tiempos eran dos pesos cincuenta centavos el dólar—, entonces pues te ganas más. Ah, pues sí, ¿verdad? Y así, como no queriendo la cosa, empezaron a aprender. Cuando vieron que los que vendían en inglés ganaban más dinero, los otros empezaron también a aprender. El problema estuvo grave cuando yo tenía que enseñar inglés a personas que no sabían escribir en español. (...) Ahorita ya hay creo que seis mercados y todos venden en inglés; el iniciador fui yo, porque también les enseñé a los meseros a servir en inglés: ¡ah, pues buenas propinas que se ganaban!, ¡no hombre!, se hicieron capitanes de meseros, todo en inglés, y era muy curioso porque uno la hacía de turista y el otro de mesero y luego lo cambiaba yo, ahí en el mismo restaurante...ahí era la clase para hacerlo todo más gráfico. (...) Y yo tenía muchísimas ventajas porque en los restaurantes turísticos no me cobraban ni la comida ni la bebida, lo cual era muy conveniente, porque yo les llevaba turistas. Oye, ¿a cuál restaurante vamos?, pues iban al que yo decía (14/06/92).

En suma, el recuerdo de las vivencias en San Juan es un recuerdo de mucha felicidad, truncada por la enfermedad de Petra quien, junto con la etapa de crecimiento de los hijos, enlaza este periodo de su vida con el siguiente, en Cima.

La necesidad de hospital y de escuela lo empiezan a atar al D.F., del que ya no se podrá alejar. Sin embargo, a diferencia de Cima, aquí los protagonistas todavía no son los hijos; éstos aparecen únicamente en relación con la educación y con su actividad docente:

También hubo sus detalles curiosos porque, cuando ya estuvieron en secundaria, yo fui profesor de mis propios hijos. Y una vez mi hija Rocío, al hacerme una pregunta, en vez de decirme profesor o Sr. Núñez me dice: Papá, papá, ¿cómo se dice...? Después todos los alumnos me decían papá. (...) Como te dije, también trabajé en el colegio de monjas: ahí estaba en la escuela Lucero (...) ahí había que rezar antes de la clase...yo llegaba tarde, sí (21/06/92).

Aquí los protagonistas son los arqueólogos, los extranjeros...y todos los mencionados, pero también la gente de cine, con la que comienza a tener relación a raíz de todas las películas en las que participa como extra o en las que colabora para su filmación, casi todas con la temática del ferrocarril de fondo o en primer plano:

Filmamos *México insurgente*, con Claudio Obregón: se trataba de la revolución, principalmente de mi general Pancho Villa antes de la toma de Torreón. (...) Se filmó en mi estación una gran parte...mis cuñados fueron contratados como muertos. (...) Hubo un momento en que hubo más acción en donde no estaban filmando. (...) También filmamos en mi estación una película que se llamó Sucedió en Jalisco...ahí estaba Tito Novaro, Marcelino Peña ...¡jah!, Julio Alemán y Raúl de Anda, el famoso Charro Negro. La película fue un churro de lo más insignificante (...) usaron la capilla de Sánchez Navarro, que estaba ahí enfrente (...) pero a nosotros se nos hizo la gran película porque ahí estábamos viéndola mi esposa y yo en Cuernavaca (...) cuando baja un poquito la cámara, gritó mi mujer: ¡Viejo, éstos son mis árboles, éstos son mis árboles!, ¡Viejo, ésa es mi casa, ésa es mi casa...Ése es mi perro! (...) Ahí también asaltamos un tren. (...) También se filmó ahí *Que me traigan la cabeza*, de Alfredo García, con Isela Vega. (...) Después continuaron esa misma película aquí en esta estación [Cima], con el Indio Fernández, aunque no venía en calidad de artista, que también fue amigo mío. Nos la pasábamos tomando tequila aquí en la estación...Isela llega ahí enfrente con sus *Desnudos por un Asalto* y entonces pues, ya medios entequilados, vamos a ver cómo está la película (...) aunque haya salido

bien, que se repita. El Indio Fernández era buen amigo y le gustaba mucho el tequila (21/06/92).

Curiosamente Salvador califica el traslado a San Juan como casual porque al regresar de Estados Unidos, a donde se había ido al salir de prisión en 1959, Ferrocarriles le ofrece trabajo, siempre y cuando no fuera en la División Torreón, por lo que con toda la familia en Zacatecas toma el tren rumbo a la estación de Presidio, Veracruz, que le habían recomendado. En el camino se entera de la oferta en la estación de San Juan, a donde decide desviarse y quedarse. Parece que aquí concluirá una larga etapa de traslados a través de enormes distancias.

En el norte su identificación con el gremio y su preocupación por sus derechos y necesidades fue mucho mayor. El encarcelamiento en 1959, originado por la represión del movimiento ferrocarrilero, parece haber puesto fin a esa etapa de activismo:

Siempre he sido muy alegre. Por eso me hicieron líder del sindicato, allá en Torreón. (...) Yo era representante por jefes de estación allá en Torreón, en el sindicato, y se vino la huelga; dejamos a todo el país sin trenes y fueron los soldados y me sacaron de la oficina y me encerraron en la cárcel. (...) Sí, con varios delitos: comunista, traición a la patria, ataques a las vías de comunicación, espiritista y quién sabe cuantas cosas. (...) Bueno, yo estuve siete meses nada más, digo nada más porque la mayoría de mis compañeros se quedaron encerrados todavía. Éramos más de 70 ferrocarrileros encerrados en el mismo calabozo ahí en la cárcel en Torreón. Cuando al fin salí pues ya no tenía yo trabajo, ya viéndome sin trabajo pues anduve desempeñando otras chambas y pensé: Bueno, si me gusta estudiar debo de buscar otro trabajo que no tenga que ver nada con ferrocarriles, así, me dediqué en una forma muy intensiva a estudiar inglés: Bueno, me gusta el inglés, pues a darle al inglés, y estuve estudiando en el Instituto Mexicano Norteamericano, de donde conseguí todos los títulos que tengan (14/06/92).

Con esta filosofía de siempre ver el lado positivo de las cosas y de que de todo se aprende, hasta sus recuerdos de la cárcel se revisten de conocimiento:

Fíjate que en todos los lugares se aprende algo, incluyendo la cárcel. Sí, yo puedo robar fácilmente una cartera, lo aprendí en la cárcel. Nunca lo he hecho, te lo confieso, pero lo sé hacer; inclusive a mí me iban a robar en Xochimilco con el sistema que yo había aprendido (...) y que yo me doy cuenta

y ¡pum!, que me lo descuento; un muchachito de unos 17 años. (...) Pero este tipo del que te estoy hablando era muy bueno para robar: Había robado al Sr. Ruiz Cortines cuando andaba en su campaña. (...) Hicimos una muy buena labor social; ahí fui profesor. Enseñábamos matemáticas, a leer, a escribir. Había un viejito que estaba muy muy interesado en aprender matemáticas porque vendía periódicos y lo hacían tonto con el cambio. (...) Enrique Ochoa, otro de los ferrocarrileros —él era muy famoso—, también se dedicó a profesor. (...) Y adentro de la cárcel hay otra cárcel que se llama La Bartolina; es como una jaula (...) aquí le dicen La Bartola... y a La Bartola 72 horejas (72 horas encerrado). (...) La comida dentro de la cárcel se llama el rancho (...) una comida horrible. (...) Me llevaban de la casa, mi esposa; mi hija más grande, que estaba más chiquita que Sinuhé, aprendió a caminar en la cárcel, tenía más de 70 papás. (...) Yo creo que nunca ha habido una niña con tantos papás como mi hija (21/06/92).

Durante poco más de cinco años, estando ya casado, los desplazamientos entre las estaciones que atiende son de enormes distancias. Así había sido desde su infancia: primero con el abuelo, arriba de una carreta jalada por cuatro caballos con la que iban de pueblo en pueblo vendiendo todo tipo de chácharas; después con la madre y el padrastro, cuyo trabajo en las cuadrillas de Ferrocarriles lo llevaba también de ciudad en ciudad, por lo que cada año de la primaria lo cursó en una ciudad diferente. El primero, con su madre, que era maestra; el segundo en Zacatecas, Zac., el tercero en Saltillo, Coah., el cuarto en Gómez Palacio, Dgo., el quinto en Saltillo, Coah., y el sexto en Bermejillo, Dgo.

Al rememorar ese periodo es común que repita: "Siempre he sido nómada". Todavía en la actualidad persiste esa pasión por las distancias. En enero de 1996, con motivo de los quince años de su primera nieta, se trasladó a Villahermosa en un Datsun. Sin haberlo previsto decidió pasear a unos compadre de Torreón para visitar a más hijos, por lo que se encaminó hasta San Luis Potosí, donde vive Salvador, y desde ahí a Ciudad Valles, también en San Luis, donde viven Cristina y Gabriela. Hizo este recorrido en una semana y manejando él todo el trayecto. En este mismo tono, regresando más de 20 años en el tiempo, podemos rescatar la descripción del traslado, en 1973, del vagón donde vivía con la familia en Cima, a Parres, para el que no se empacó nada; sencillamente, ya en movimiento sobre la vía, todos sostuvieron las cosas, desde el tinaco hasta los cuadros, para que no se cayeran durante el camino.

En el apartado dedicado a la trayectoria laboral dominan las reminiscencias revolucionarias y las escenas con Villa que le platicaban los viejitos, particular-

mente cuando habla de la Zona del Silencio, área donde comienza su trabajo en Ferrocarriles:

En la Zona del Silencio es semidesértico y hay cosas tan raras (...) animales marinos petrificados arriba de los cerros. (...) Eso de por sí ya es asombroso. Hay precisamente ahí en Ceballos, Durango, a una orilla de la Zona del Silencio, entre Jiménez [Chihuahua] y Torreón (...) un museo particular de lo más interesante, lleno de fósiles...y es una cantina, donde te estás tomando una cerveza...y cada cosa es una joya. Ahora, eso en cuanto a arqueología, pero ahora vamos a hablar de astronomía. Resulta que tú puedes encontrar tu propio meteorito que cayó ahí, tú te lo encuentras y ya es tuyo. (...) Y se encuentra uno piedras muy raras, muy, muy raras; ahí están enfrente del rancho de mi hermano, en Yermo, la estación que le sigue a Ceballos...que no es propaganda, pero ahí se producen los melones y sandías más dulces de toda la República. Ahí está mi hermano dedicado a eso nada más (21/06/92).

Durante ese periodo, a fines de los años cuarenta, vivirá su primera estancia en la ciudad de México, de la que tiene gratos recuerdos todavía con sabor a ciudad provinciana, pese a que en esos meses vino acompañando a su padastro, que estaba enfermo de tuberculosis:

Sí, mi papá murió de tuberculosis por tanto fumar, en el Instituto Mexicano de Rehabilitación, en San Fernando, frente al cine Tlalpan. Vivíamos en la calle de la Cruz Verde, perpendicular a San Fernando, y íbamos en tranvía a Huipulco, que era la línea Huipulco-Peña Pobre. La terminal estaba por donde hoy está una gasolinera, abajo de Casa Chata. Y hasta el Zócalo por cinco centavos. Ahí otro a la Villa; o sea que por diez centavos íbamos a la Villa. (...) Las primeras casas las veías hasta por Taxqueña, porque eran puros llanos hasta Portales (09/02/96).

Pocos años después, a inicios de los cincuenta, una nueva estancia en la capital, esta vez más larga, le permite conocer mejor la zona centro. A partir de estos años, fundamentales en su etapa formativa, el protagonista número uno de su relato será el ferrocarril, aunque siempre ligado a la afición por el estudio y la lectura:

Bueno, ya empecé a estudiar el telégrafo y me gustó estudiar. Me gustaron los libros; en ratitos que tenía pues me ponía a leer cualquier revista que me en-

contrara o lo que sea, lo importante era leer (14/06/92). Cuando estudiaba para telegrafista vivía en la colonia Guerrero y andaba en bici para todos lados, o sea que me conocí muy bien toda esa parte de la ciudad. (...) Trabajaba como secretario en Mariano Escobedo y de ahí en bici a Buenavista. Todo lo que hoy es Suburbia...eran los patios de Buenavista (09/02/96).

## Bibliografía

Alonso, Antonio

1972 *El Movimiento Ferrocarrilero en México, 1958-1959*, Era, México.

Anda, José Guadalupe de

1990 *Juan del riel*, Editorial Hexágono, México.

Barnet, Miguel

1983 *La fuente viva*, Letras Cubanas, Cuba.

Barrios, Elías

1978 *El escuadrón de hierro*, Ediciones de Cultura Popular, México.

Berger, Peter L. y Thomas Luckman

1995 *La construcción social de la realidad*, Amorrortu, Buenos Aires.

Bertaux, Daniel

1989 "Los relatos de vida en el análisis social", en *Historia y Fuente Oral*, núm. 1, Universidad de Barcelona, pp. 87-96.

Bosi, Ecléa

1990 "Memoria sueño y memoria trabajo", en *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, vol. III, núms. 8-9, Universidad de Colima, México, pp. 41-68

Bourdieu, Pierre

1989 "La ilusión biográfica", en *Historia y Fuente Oral*, núm. 2, Universidad de Barcelona, pp. 27-33.

Burke, Peter et al.

1993 *Formas de hacer la historia*, Alianza Editorial, Madrid.

1993 "La nueva historia socio-cultural", en *Historia Social*, núm. 17, otoño, UNED-Valencia, pp. 105-114.

Campa, Valentín

1978 *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*, Ediciones de Cultura Popular, México.

## Catani, Maurizio

- 1990 "Algunas precisiones sobre el enfoque biográfico", en *Historia y Fuente Oral*, núm. 3, Universidad de Barcelona, pp. 151-164.

## Cedillo, Luciano

- 1963 *De Juan soldado a Juan rielero*, Publicaciones Mexicanas, México.  
1979 *¡Váaamonos!*, Ediciones de Cultura Popular, México.

## Chanfrault-Duchet, Marie-Françoise

- 1990 "Mitos y estructuras narrativas en la historia de vida", en *Historia y Fuente Oral*, núm. 4, Universidad de Barcelona, pp. 11-21.

## Chartier, Roger

- 1992 *El mundo como representación. Historia cultural: entre práctica y representación*, Gedisa, Barcelona.

## Chirico, Magdalena et. al.

- 1992 *Los relatos de vida. El retorno a lo biográfico*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.

## Coatsworth, John H.

- 1976 *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, 2 vol., SEP Setentas, núms. 271-272, México.

## Durand, Gilbert

- 1981 *Las estructuras antropológicas de lo imaginario*, Taurus, Madrid.

## Durand, Víctor M. (coordinador)

- 1984 *Las derrotas obreras 1946-1952*, UNAM, México.

## Ebergényi, Ingrid

- 1994 "Acerca del surgimiento del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, 1933", en *Historias*, núm. 7, octubre-diciembre, DEH-INAH, México, pp. 175-185.  
1989 "En defensa de lo usado. Historiografía y bibliografía del trabajo en ferrocarriles", en *Historias*, núm. 23, octubre-marzo, DEH-INAH, México.

## Eickhoff, Georg

- 1996 *La historia como arte de la memoria*, UIA, Col. Historia y Grafía, México.

## Ferrarotti, Franco

- 1988 "Biografía y ciencias sociales", en Philippe Joutard et. al., *Historia oral e historias de vida*, FLACSO, Cuadernos de Ciencias Sociales, Costa Rica, pp. 81-96.

- 1991 "La historia y lo cotidiano", en *Homo Sociologicus*, núm. 48, Ediciones Península, Barcelona.
- Filloux, Jean C.  
1975 *La memoria*, Diana, México.
- Fraser, Ronald  
1993 "Historia oral, historia social", en *Historia Social*, núm. 17, otoño, UNED-Valencia, pp. 131-139.
- Friedman, Georges y Pierre Naville  
1997 *Tratado de sociología del trabajo*, II tomos, FCE, México.
- Gil, Mario  
1971 *Los ferrocarrileros*, Extemporáneos, México.
- Giménez, Gilberto  
1993 "Cambios de identidad y cambios de profesión religiosa", en Bonfil Batalla, Guillermo, *Nuevas identidades culturales en México*, Pensar la cultura/CNCA, México, pp. 23-54.  
1994 "La teoría y el análisis de la cultura. Problemas teóricos y metodológicos", en González, Jorge A. y Jesús Galindo, *Metodología y cultura*, Pensar la cultura/CNCA, México, pp. 33-65.  
1996a "La identidad social o el retorno del sujeto en sociología", en *Identidad*, III Coloquio Paul Kirchhoff, UNAM-IIA-DGAPA, México, pp. 11-24.  
1996b "Territorio y cultura", en *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, 2ª Época, vol. II, núm. 4, diciembre, Universidad de Colima, pp. 9-30.
- Glantz, Susana  
1979 *Manuel. Una biografía política*, CIS/INAH/Nueva imagen, México.
- Grele, Ronald  
1991 "La historia y sus lenguajes en la entrevista de historia oral: quién contesta a las preguntas de quién y por qué", en *Historia y Fuente Oral*, núm. 5, Universidad de Barcelona, pp. 111-129.
- Halbwachs, Maurice  
1990 "Espacio y memoria colectiva", en *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, vol. III, núm. 8-9, Universidad de Colima, México, pp. 11-40.
- Heller, Agnes  
1987 *Sociología de la vida cotidiana*, Ediciones Península, Barcelona.  
1991 *Historia y futuro*, Ediciones Península, Barcelona.



Hernández, Ernesto

1996 *Un tren llamado vida*, MNFM, Cuadernillos del Museo, núm. 4, México.

Hernández, Víctor

1952 *Andanzas de un ferrocarrilero*, Editorial del autor, México.

Hiraoka, Jesse

1996 "La identidad y su contexto dimensional", en *Identidad*, III Coloquio Paul Kirchhoff, UNAM-IIA-DGAPA, México, pp. 38-50.

Koselleck, Reinhart

1993 *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*, Paidós Básica, núm. 61, Barcelona.

Le Goff, Jacques

1991 *Pensar la historia*, Paidós Básica, Barcelona.

Leyva, Marco Antonio

1995 *Poder y dominación en Ferrocarriles Nacionales de México: 1970-1988*, UAM-Iztapalapa, México.

Maldonado, Edelmiro

1981 *Breve historia del movimiento obrero*, EDIPSA, México.

Melucci, Alberto

1996 "Identidades y acciones colectivas", mecanografiado, FLACSO, México.

Molina, Gustavo

1940 *El desastre de Ferrocarriles Nacionales de México*, Biblioteca de Acción Nacional, México.

Mraz, John

1991 *Imágenes ferrocarrileras: una visión poblana*, Gobierno del Estado de Puebla/Secretaría de Cultura, México.

1993 "Video e historia obrera en México: historia oral, video-historia y fotografía", en *Voces y Culturas*, núm. 5, Barcelona, pp. 24-44.

Munguía, J.

1950 *Almas rieleras*, sin editorial, México.

Novelo, Victoria

1986 "La cultura obrera, una contrapropuesta cultural", en *El obrero mexicano*, núm. 5, Siglo XXI/IIS-UNAM, México.

1993 "Cultura obrera en México, la cara sindical", en Krotz, Esteban, *El estudio de la cultura política en México*, CNCA/CIESAS, México.

- 1994 "Pequeñas historias de grandes momentos de la vida de los mineros del carbón en Coahuila", en *Estudios Sociológicos*, núm. 36, septiembre-diciembre, COLMEX, México, pp. 533-556.
- Novelo, Victoria y Juan Luis Sariago
- 1984 "Algunas cuestiones de método para el estudio de la clase obrera", en *Historia del movimiento obrero*, T. I, I Congreso de Historia Obrera, Memorias, UAP, México.
- Ong, Walter
- 1987 *Oralidad y escritura. Tecnologías de la palabra*, FCE, México.
- Ortega, Maximino
- 1979 "Bosquejo de la historia del movimiento ferrocarrilero (1890-1973)", en *Materiales de Estudio*, núm. 2, UNAM, México.
- Ortiz-Hernán, Sergio
- 1988 *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, 2 tomos, FNM, México.
- Pacheco, José
- 1985 *La resistencia obrera en Ferrocarriles Nacionales de México, 1950-1982. Una historia de vida*, tesis de licenciatura en Antropología Social, ENAH.
- Peña, Guillermo de la
- 1993 "Testimonios biográficos, cultura popular y cultura política; reflexiones metodológicas", en Krotz, Esteban, *El estudio de la cultura política en México*, CNCA/CIESAS, México.
- Pérez Taylor, Rafael
- 1982 "Entrevistas con Zenón Reyes, militante ferrocarrilero", en *Historia Obrera*, 2a. Época, vol. 7, núm. 26, diciembre, CEHSMO, México.
- 1996 *Entre la tradición y la modernidad. Antropología de la memoria colectiva*, IIA/UNAM, México.
- Pujadas, Juan José
- 1992 *El método biográfico: el uso de las historias de vida en ciencias sociales*, Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid.
- Ricoeur, Paul
- 1996 *Tiempo y narración*, 3 tomos, Siglo XXI, México.
- Rodea, Marcelo
- 1944 *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1890-1943)*, sin editorial, México.

Rosaldo, Renato

1989 *Cultura y verdad. Nueva propuesta de análisis social*, CNCA/Grijalbo, México.

Samuel, Raphael

1984 *Historia popular y teoría socialista*, Grijalbo/Crítica, Barcelona.

Saraceno, Chiara

1989 "La estructura temporal de las biografías", en *Historia y fuente oral*, núm. 2, Universidad de Barcelona, pp. 41-49.

Shabot, Esther

1982 *Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero*, El Caballito, México.

Signorelli, Amalia

1995 "El valor del trabajo en la experiencia biográfica; confrontación de dos historias de vida comparadas", en *Cuicuilco*, Nueva Época, vol. 2, núm. 4, mayo-agosto, México.

Terradas, Ignasi

1996 "La historia de las estructuras y la historia de vida. Reflexiones sobre las formas de relacionar la historia local y la historia general", en Prat, Joan, et. al. (editores), *Antropología de los pueblos de España*, Taurus Universitaria, Madrid, pp. 159-176.

Thompson, E. P.

1994 *Historia social y antropología*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.

Urías, Beatriz y Cecilia Lazcano

1987 *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*, FNM, México.

Vallejo, Demetrio

1967 *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México*, Movimiento de Liberación Nacional, México.

Vilar, Pierre

1992 *Pensar la historia*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.

Vilar, Sergio

1988 *El futuro de la cultura: alternativas críticas*, Plaza & Janés, Barcelona.

Villar, Alejandro

1988 *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1938-1940*, tesis de maestría en Historia, ENAH,

Villaseñor, Víctor Manuel

1978 *Memorias de un hombre de izquierda*, T. 2, Grijalbo, México.

Yanes, Emma

1991 *Vida y muerte de Fidelita, la novia de Acámbaro*, CNCA, Col. Regiones, México.

1983 *Los ferrocarrileros hablan, Cuadernos del Cihmo*, núm. 1, Año I, Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, UAP, México.

1984 *Relatos obreros mexicanos*, 2 tomos, SEP, México.

1996 *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, SCT/MNFM/FNM, México.