

LA VIDA EN RIELES

Ricardo Romano Garrido





Cactaceas

Ricardo Romano.

Directorio

Lic. Héctor Israel Ortiz Ortíz
Gobernador Ccnstitucional del Estado de Tlaxcala

Ing. Alfredo Vázquez Galicia
Director General del
Instituto Tlaxcalteca de la Cultura



Estación Guadalupe, Tlaxcala.

Ricardo Romano.

LA VIDA EN RIELES

Ricardo Romano Garrido

GOBIERNO DEL ESTADO DE TLAXCALA
INSTITUTO TLAXCALTECA DE LA CULTURA
2010

AGRADECIMIENTOS

Esta publicación fue lograda gracias al apoyo financiero recibido por el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), a través de la convocatoria “Bicentenario y Centenario Tlaxcala, 2010, Apoyo a Proyectos Culturales”, emitida por el Instituto Tlaxcalteca de Cultura (ITC). Agradecemos al Ing. Alfredo Vázquez Galicia director del ITC, así como a la Lic. Rosalinda Vázquez Galicia Directora de Extensión Cultural y a la Lic. Marlen Valdés Sánchez Coordinadora de Capacitación Cultural, por el respaldo institucional que brindaron a este proyecto.

Esta aventura ferrocarrilera fue posible gracias a los consejos de Jair Cortés y al trabajo fotográfico de Malena Díaz y Gabriel Pineda, que compartieron las inclemencias del tiempo y las malas pasadas en el obstinado empeño de ir en búsqueda de lo que alguna vez fue la ruta del *Ferrocarril Mexicano*.

A Sergio Delgado y Eleazar García les agradecemos, de manera especial, su apoyo incondicional y desinteresado por formar parte del equipo de investigación; a Pedro Stevenson Secretario General del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de México, sección 3 de Apizaco, por abrirnos las puertas con los compañeros jubilados; al Cronista de la ciudad de Apizaco Mario Alberto Bojalil por permitirnos incursionar en las instalaciones del Museo del Ferrocarril.

Gracias también al apoyo entusiasta de los jubilados ferrocarrileros que nos brindaron sus testimonios y compartieron sus experiencias, anécdotas, recuerdos y andares como incansables trabajadores de la región de Apizaco: A Rubén León, Cristóbal Montiel, Manuel Salazar, Armando Celada, José Vargas, Héctor Schiaffini, Arturo Stevenson, Efrén Vázquez, Alejandro Rosano (†), Daniel Reyna, Alejandro Fragoso, Juan Ríos, Macario Montiel, Emiliano Martínez, Angélica Vargas, Ambrosio Morales, Alfonso Córdoba, Melitón Silvestre, Macario Hernández, Benjamín Mandujano. A todos ellos nuestros más profundos agradecimientos, ya que sus testimonios son la razón de ser de este libro.



Agradecemos el apoyo para la transcripción de entrevistas de Joselyn Mirón Garrido, Saraí M. Gómez Pancardo, Dominga Zamora Ventura, Jania Cabrera García, Yesica Mirón Garrido y Elisa Ruth Romano Garrido.



PRÓLOGO

En México los trenes se asocian con despedidas, con la revolución mexicana y los soldados y oldaduras a bordo o en los andenes. Pensar en trenes suele ser pensar en paisajes y espacios abiertos que permanecen ahí esperando por espectadores.

En este texto podemos encontrar la parte íntima y privada de los ferrocarriles, esa dimensión humana que nos permite sentir, oler y percibir a los trenes como algo más que un medio de transporte que no ignora la historia, que forma parte –ahora como espectador– de la historia de México.

Es una forma de focalizar la historia de un país tan vasto y tan diverso como el nuestro, ya que nos permite, desde un espacio geográficamente “reducido” entender múltiples procesos económicos, políticos y sociales que conforman nuestro acontecer actual.

En este texto los autores nos llevan en ferrocarril por un viaje en el tiempo, un viaje que se enriquece con las voces de los protagonistas y que nos permite seguir la historia de México casi paso a paso, desde su papel como impulsor de las ciudades, en este caso Apizaco hasta su lugar en las luchas armadas del país.

El empleo de la historia oral como método de aprehensión de la realidad siempre impregna los documentos de vida y este caso no es la excepción. Los relatos y recuperaciones de testimonios permiten viajar en el tiempo y el espacio de la mano de los protagonistas. Así, viajamos con los autores en el viejo ferrocarril pudiendo imaginar los uniformes y los intentos de parecerse a los ingleses para trabajar con orgullo y presencia mientras se mantienen los modos de trabajo en los talleres.

Las relaciones entre los trabajadores, que se expresan en apodos, leyendas, e imaginarios, nos acercan íntimamente a la historia, los mitos fundacionales e incluso dan cuerpo a la comprensión del sincretismo cultural en el que se desarrolla nuestra cultura.

Escuchamos siempre hablar del sincretismo como algo que está ahí y que es difícil de dilucidar, los autores de este texto logran desenmarañar parte de



esta cuestión por medio de las voces y relatos de quienes vivieron contradicciones en su vida cotidiana, contradicciones entre la disciplina inglesa y los modos de hacer propios, entre cuestiones religiosas y la lógica impuesta por el “desarrollo” representado por el ferrocarril.

Este recorrido en furgones sintetiza la historia, la reconstrucción de identidades, lo que significa el desarrollo para las comunidades locales y la migración que provoca la llegada de los trenes. Desde los orígenes hasta el momento actual se logran enlazar las cuestiones locales con los procesos nacionales que explican la decadencia del sistema ferroviario en México como punta del iceberg a la crisis general del país.

Es un texto de lectura fácil y que nos atrapa entre los relatos y los mitos, entre el acontecer general y lo que sucede en el espacio íntimo que ocupa la cultura ferroviaria. Nos lleva al Apizaco ferrocarrilero donde las clases sociales están bien definidas, en gran parte debido al trabajo y por otra parte, por las relaciones extralaborales como las cantinas, las pulquerías y la vida del pueblo, la comunidad expresada en un solo plato para todos y en los códigos de conducta que permitían una vida armónica.

A diferencia de otros trabajos sobre trenes o ferrocarriles o furgones este texto logra no caer ni en el dramatismo ni en el romanticismo conservador, también refleja problemas, conflictos y el espíritu de la población ante la adversidad, reflejando así todas las dimensiones que conforman la vida cotidiana.

En conclusión es un texto bien logrado que mantiene un gran equilibrio entre la revisión histórica y los sujetos que la protagonizan. Entre la historia escrita por los ganadores y la narrada por quienes la hicieron posible.

Rossana Renau Aymami

INTRODUCCIÓN

*Vamos a contaros una historia de cuando yo era más joven
y los trenes´ eran animales mitológicos que simbolizaban
la huida, la fuga, la vida, la libertad¹.*

Generalmente los hechos históricos suelen ser analizados a través de las evidencias documentales. La historia en este sentido se ha constituido como la disciplina por excelencia encargada de estudiar los acontecimientos del pasado, desarrollando métodos y análisis propios de la historiografía.

Sin embargo, el acercamiento al pasado y su conexión con el presente, la combinación del tiempo y del espacio entorno a los hechos ocurridos como el inicio, desarrollo y ocaso del ferrocarril en la región de Apizaco, no necesariamente pueden ser estudiados de manera exclusiva desde documentos y almanaques. Son estos acontecimientos de la historia regional vivida o recordada por los actores sociales donde los diseños de la memoria colectiva entran en juego.

En este sentido, como lo expone Walter Benjamin: articular históricamente lo pasado no significa conocerlo tal y como verdaderamente ha sido. Significa adueñarse de un recuerdo tal y como relumbra².

La historia que “crea o modifica”, no es estática pues interviene no sólo la visión sino la percepción de los ex ferrocarrileros, sin dejar de lado los datos historiográficos obtenidos en archivos y fuentes bibliográficas como referentes de apego a un transporte que significó sentidos de pertenencia y una forma de vida de quienes trabajaron y utilizaron el ferrocarril.

El concepto que se ha retomado para justificar el uso de la historia ha sido desarrollado por la Escuela Francesa de los Annales, desde la cual se define

¹ Fragmento de la introducción a la canción “Cuando era más joven” en la producción discográfica “Joaquín Sabina y viceversa, en directo”, 1986.

² Walter Benjamin, 1976: 180.



a la historia como: una concepción multidimensional de la realidad social, pues cada dimensión o, mejor, cada nivel tiene al mismo tiempo vocación para dibujar su propia historia y encontrar un modo de articulación con los demás para fabricar el movimiento de una sociedad³.

De tal manera, la historia oral, la memoria colectiva así como la etnografía son las herramientas que permitieron ubicar tanto aspectos históricos como referentes de identidad de los ex trabajadores del *Ferrocarril Mexicano* en la región de Apizaco. Así mismo, dichas herramientas nos condujeron a la comprensión de este medio de transporte que le otorgó a la ciudad un signo de identidad conferido a partir de la denominación “Apizaco... ciudad rielera”.

Se ha recurrido a la noción de una historia con un principio constructivo como lo menciona Benjamin⁴ en donde los hechos no son meras descripciones de datos en un tiempo y espacio homogéneo, sino que se propone una historia en la que se articulan los datos pero al mismo tiempo la visión de los actores sociales, los recuerdos, los imaginarios y los símbolos que se conjugan en un tiempo y espacio traducidos en un aquí y ahora.

Así pasado y presente se vuelven una expresión de lo vivido y los actores se posicionan como el punto central de este libro al mostrar a través de su vínculo con el ferrocarril, el arraigo a los espacios, así como el recuerdo de ciertos eventos que se transmitieron de generación en generación -de padres ferrocarrileros a hijos ferrocarrileros- historias revolucionarias, herencias identitarias de una cultura del trabajo impuesta por los ingleses, el apego a una concesión nombrada el *Ferrocarril Mexicano* como emblema y orgullo de los trabajadores que hicieron del ferrocarril su *modus vivendus* y al que dieron vida en un espacio ciudadano en Apizaco donde las familias de los ferrocarrileros disfrutaban, sufrían y crecían entorno a las actividades que este medio de transporte generaba desde los espacios laborales, hasta las actividades lúdicas como bailes y torneos deportivos.

En este libro presentamos la historia relacionada con la praxis social, referida a la memoria colectiva y la reproducción del acontecer cotidiano, donde el aquí y el ahora forman parte de experiencias pasadas que año con año, generación tras generación, los actores sociales han recreado, dándole vitalidad al escenario -espacio destinado al acontecer inmediato- donde el ferrocarril trajo consigo el surgimiento, desarrollo y ocaso de una forma de vida que se apropió de una ciudad como Apizaco.

³ André Burguière, 1988.

⁴ Walter Benjamin, 1976.



A decir de Paul Ricoeur esta historia se vuelve un proceso del tiempo que marca el *espacio de la experiencia* y el *horizonte de espera* (pasado-presente y futuro), por lo que los hechos sociales no son más que un constructo de la historia, de la memoria colectiva transmitida de generación en generación que sintetiza el: ser-marcado-por el pasado...[y] Significa que la distancia temporal que nos separa del pasado no es un intervalo muerto, sino una *transmisión generadora de sentido*⁵.

La proposición de Ricoeur conduce a contemplar el presente como la punta del iceberg que sale a flote y por ello se deja ver de manera inmediata. Pero su envergadura total va más allá de lo que se aprecia en la superficie, oculta, debajo de aguas turbias, esta masa "invisible" le permite al témpano mantener su capacidad de navegar entre el oleaje de alta mar. La metáfora del iceberg con relación al presente y su conexión con el pasado, aclara el acercamiento y no la ruptura. Es el aquí y el ahora la punta que se asoma del hecho que debe su razón de ser a un pasado inmediato, a través de la memoria colectiva y reproducida de generación en generación, difícil de apreciar si no se le echa un vistazo al pasado que lo sustenta como realidad social.

En la memoria colectiva se condensan los recuerdos que dan significado a los procesos identitarios de los actores sociales en el espacio y en el tiempo. Esta forma de identificar permanencias o cambios Maurice Halbwachs las delimita en los marcos sociales y expresa que los marcos colectivos de la memoria no son simples formas vacías donde los recuerdos que vienen de otras partes se encajarían como en un ajuste de piezas; todo lo contrario, estos marcos son -precisamente- los instrumentos que la memoria colectiva utiliza para reconstruir una imagen del pasado acorde con cada época y en sintonía con los pensamientos dominantes de la sociedad⁶.

La inscripción de la memoria en un hecho, es una condición que permite evocar condiciones sociales, políticas, económicas o de conflicto entre los miembros de un grupo y la manera en cómo recordamos ciertos sucesos están cargados de formas simbólicas que se proyectan a partir de las experiencias, de los apegos, de las subjetividades que están relacionadas con la identidad y en cómo es representada a través del lenguaje, de las tradiciones, de los textos, entre otros elementos culturales que confieren identidad y sentidos de pertenencia.

⁵ Paul Ricoeur, 2006: 953, 961.

⁶ Maurice Halbwachs, 2004: 10.



De aquí que como lo expresa Ricoeur, la imaginación social es parte constitutiva de la realidad social [...]. Una imaginación social, una imaginación cultural opera de manera constructiva y de manera destructiva como confirmación y como rechazo de la situación presente⁷.

De tal manera, la memoria colectiva está conferida a partir de rasgos compartidos en los imaginarios, donde se concretizan acciones a partir de la reproducción de tradiciones, costumbres, formas de gobierno, lucha de clases, entre otros. A decir de Halbwachs, nosotros comprendemos a los otros y sabemos que nos comprenden, y es por esta razón que sabemos que nos comprendemos nosotros mismos: el lenguaje consiste, pues, en una cierta actitud del espíritu, que sólo es concebible en el interior de una sociedad, ficticia o real: *es la función colectiva por excelencia del pensamiento*⁸.

A partir de lo anterior, la memoria colectiva se finca en el pensamiento del actor social, que es condensando socialmente a partir de un hecho o de un proceso histórico que es transmitido a partir de la socialización. Es a través del lenguaje, de un texto, como se concibe una forma de expresar recuerdos, mismos que están sometidos al olvido y que constituyen formas de ubicar procesos de identidad.

El vínculo entre pasado-presente en la reproducción de los eventos entorno al ferrocarril en Apizaco a través de la memoria colectiva no necesariamente significa la perpetuidad inalterable sin posibilidad de cambios. Es precisamente en el contexto económico, cultural y político donde los miembros de una comunidad experimentan la posibilidad de mantener algunos aspectos de la memoria y desechar otros, así los cambios no significan rupturas absolutas y la permanencia dada no es sinónimo de estatismo.

Mirar al ferrocarril desde la memoria colectiva y las vivencias de los actores nos permitió acercarnos a los sentimientos, percepciones e identidades de ex trabajadores del ferrocarril que dieron su vida por y para este medio de transporte, otorgando a la historia el punto de vista de los actores sociales que hablaron del inicio del ferrocarril y los eventos revolucionarios acaecidos en el escenario regional a través de sus padres o abuelos. Hombres que se pusieron el uniforme de conductores, maquinistas, garroteros, trabajadores de vía, mecánicos y telegrafistas, para protagonizar la historia posrevolucionaria con la nacionalización del ferrocarril, la huelga de 1959 y la privatización en 1995.

⁷ Paul Ricoeur, 2001: 47.

⁸ Maurice Halbwachs, 2004: 89.



Estos actores sociales fueron los que dieron vida a un medio de transporte tan importante en el desarrollo económico de una región, quienes impusieron su propio sello; se apropiaron de emblemas como la concesión de una compañía inglesa de la ruta México-Veracruz en la que los trabajadores del *Ferrocarril Mexicano* se distinguieron de los Nacionales a través del respeto a los horarios y las jerarquías de los *derecheros*, por el buen vestir y la disciplina que trajeron los ingleses. Pero también por la camaradería, los sobrenombres que, como signos de identidad del ferrocarrilero, les permitía distinguirse de manera personal así como por las ramas de especialidad dentro del espacio laboral o fuera de éste; la organización de bailes y eventos deportivos, las anécdotas sobre accidentes, amistades, bacanales y convivios, integrando así a una gran familia de ferrocarrileros en una ciudad que solo podía emerger con el tendido de rieles, con el maso y el martillo, con la fragua y los cinceles, con las ruedas y furgones, con el vapor que hacía mover las locomotoras y transportar así toneladas de carga, miles de pasajeros esperando llegar a su destino hacía el trabajo, el lugar de estudio o de descanso. Una etapa marcada por un medio de transporte que hizo de la ciudad de Apizaco un lugar de ajetreo y desarrollo económico.

En este ir y venir, la memoria colectiva se mueve entre un imaginario ideal “todo pasado fue mejor” y un acontecer inmediato para mantener vivo el recuerdo. En el estudio regional que se presenta, situamos el acontecer histórico sobre el ferrocarril y los periodos revolucionarios y posrevolucionarios en Apizaco donde los eventos del pasado se actualizan y resignifican al trasladarlos en el presente a través de la oralidad y la memoria de los actores vivenciales. El recuerdo entonces se vuelve discurso, los hechos del pasado se reinventan y la imaginación entra en juego para reacomodar el orden del discurso recreando el pasado a través de la palabra y en ocasiones marcar al suceso con una cualidad mitológica.

Pero ¿qué significa esta distinción?, que la *transmisión generadora de conocimiento* a través de la tradición es un tiempo vivido, una experiencia compartida que se transmite de generación en generación, como acción social y organizacional o como oralidad. La diferencia estriba en que en la primera se incluyen los hábitos, las costumbres, los ritos y las celebraciones sagradas y lúdicas de una cultura. Garantiza la reproducción de manera cíclica, la ejecución de los eventos sociales como por ejemplo la organización de bailes y eventos deportivos, los hábitos alimenticios derivados de una costumbre donde los trabajadores de vía compartían sus guisos de manera colectiva, espe-



rando turno para tomar bocado, legitimado por una regla denominada *sopada y paso atrás*.

Mientras que en el relato están los mitos, cuentos y leyendas donde se concretizan los designios de la memoria colectiva, la identidad, los imaginarios y las concepciones del mundo. Oralidad y narración remiten a un pasado primigenio, donde ciertos emblemas y signos son actualizados para confrontar identidades, reclamar territorios, expresar percepciones y concepciones del mundo.

Como lo establece Cornelius Castoriadis cuando propone que el 'imaginario' no es la 'imagen de' sino la creación incesante y esencialmente indeterminada de formas e imágenes a partir de las cuales solamente puede referirse a algo, es decir que existen significaciones que pueden corresponder al orden de lo percibido, de lo racional o al del imaginario⁹.

Desde esta perspectiva, el término imaginario "comprende tanto las prácticas como las representaciones que se refieren a las identidades de los miembros de una comunidad [...]" en los imaginarios se "puede dar cuenta de las instituciones de una sociedad, la constitución de motivos y necesidades de sus miembros y la existencia de sus tradiciones y mitos"¹⁰.

A decir de Albertani, "si nos preguntamos a qué se debe la permanencia a través de los siglos de una identidad constantemente agredida y acosada por fuerzas mayores, descubrimos que el tenaz apego al pasado, a la tradición, al mito, se encuentra como manifestación de una irreductibilidad inquebrantable y una terca vitalidad"¹¹.

De tal modo, los recuerdos, los apegos y los arraigos dieron forma a la comprensión de los procesos identitarios que los ex trabajadores y viajeros de la región de Apizaco le otorgaron al ferrocarril, no sólo como un medio de transporte o de trabajo, sino como parte de su acontecer histórico y cotidiano.

El caso de las dos visitas de Don Venustiano Carranza a la ciudad de Apizaco en 1914 y 1920, propició un abanico de historias vertidas entre mitos y leyendas sobre el paso del primer constitucionalista de México hacia el Puerto de Veracruz, otorgando al hecho histórico un halo de fantasía y misterio en la imaginería popular, historias esparcidas cual reguero de pólvora entre una población y otra, a lo largo de la ruta México-Veracruz del *Ferrocarril Mexicano*,

⁹ Hiernaux, Lindón y Aguilar, 2006: 14.

¹⁰ Lidia Girola, 2007: 62.

¹¹ Claudio Albertani, 2007: 108.



cuando hablaban de tesoros enterrados, de tropas yaquis y de soldados usurpadores que despojaron la parroquia de Apizaco, tomando la imagen de la Virgen María, posteriormente recuperada por una parroquiana de la ciudad, no sin antes presagiar castigo divino a los soldados sacrílegos. Historias perpetuadas a través del tiempo de padres a hijos transmitidas por varias generaciones entre las familias ferrocarrileras hasta nuestros días.

La historia oral que fue recabada entre ex trabajadores del ferrocarril de julio a septiembre de 2010 en la región de Apizaco, se basó fundamentalmente, en registros etnográficos, es decir, en el quehacer académico de traducir la inteligibilidad del “otro” a través de la escritura, como sostiene Michel de Certeau: “el lenguaje oral espera [o la historia vivida que produce el *otro*], para hablar, que una escritura lo recorra y sepa lo que dice”¹². El recorrido entre la tradición que se vive o se enuncia con la historia que se escribe, es el campo de acción por el que transita la etnografía, posicionándose en el acercamiento y el alejamiento del *otro*.

Oralidad y cultura vs escritura son los aspectos intersticiales donde la etnografía nos permitió ordenar y traducir los acontecimientos que produce la *otredad* como fin principal en su quehacer científico (el orden que requiere occidente para validar conocimientos). De ahí la importancia de la etnografía como método de la antropología que convalida una autoridad en la que los escenarios de la *otredad* se transcribirán en cuerpos escriturados, lógicamente ordenados en función de quien escribe el relato etnográfico, la así llamada autoridad etnográfica¹³. Dicha autoridad quedó matizada por el relato vivencial de ex trabajadores del ferrocarril en la región de Apizaco, así pues las vivencias y los recuerdos de los actores sociales fueron plasmados como el texto principal que sustena el contenido de la obra, dejando ver las voces de aquellos que protagonizaron los hechos históricos o les fueron transmitidos por sus padres y abuelos.

¿Qué importancia tuvo el ferrocarril en la ciudad de Apizaco? ¿Cómo nació el ferrocarril en una región principalmente agraria? ¿Qué eventos revolucionarios y posrevolucionarios marcaron a la región de Apizaco? ¿Cómo vivieron estos acontecimientos los ex ferrocarrileros de la ruta México-Veracruz? Estas son las preguntas que se respondieron a lo largo de la investigación y que quedaron plasmadas en los capítulos que integran la obra. Por lo que el

¹² Michel de Certeau, 1993: 204.

¹³ James Clifford, 2001; Witold Jarczyński, 2004.



libro relata la historia de los ferrocarrileros con sus recuerdos, peripecias, andanzas y añoranzas, dando vida a una ciudad que creció entre rieles y vapor. Maquinistas, mecánicos, conductores, garroteros, fogoneros, carpinteros y oficinistas fueron los que trajeron desarrollo económico y conformaron la columna vertebral del ferrocarril para transportar los productos regionales como el pulque o el maíz, la correspondencia, las canastas de comida de jornaleros y obreros, y el traslado de miles de pasajeros que usaban este transporte para llegar al lugar de destino donde realizaban actividades estudiantiles, laborales, de recreación y esparcimiento.

El libro está dividido en III partes y siete sub apartados. En la primera parte se desarrolla el inicio del ferrocarril en la región de Apizaco -la cual comprende la ciudad de México y los estados de Hidalgo, Puebla, Veracruz y Tlaxcala lugares por donde corrían las locomotoras-, y la importancia de la compañía inglesa *Ferrocarril Mexicano* que dio vida a una ciudad en el oriente de Tlaxcala poblada por extranjeros, gente de otros estados de la República y de poblaciones vecinas a la ciudad. Se muestra el inicio de una ciudad predominantemente ferrocarrilera y de reciente creación a finales de siglo XIX. Con una traza urbana totalmente cuadrículada y moderna, de amplias calles y con una primera iglesia edificada en 1879 perteneciente a la religión metodista episcopal, erigida por los trabajadores extranjeros, ingleses y norteamericanos principalmente, le otorgaron un sello particular a la ciudad; el templo fue construido muy cerca de la antigua estación del ferrocarril.

El papel de los ingleses es fundamental en el desarrollo de la ciudad pues influyeron en los hábitos de los trabajadores ferroviarios, hombres mestizos y campesinos de la región, que se ocupaban como mecánicos, garroteros o peones de vía, primordialmente. El trabajo impuesto por la cultura londinense, la disciplina, la puntualidad y el buen vestir, quedó resguardada en el imaginario de los anteriores trabajadores y significó parte de la identidad que los distinguía al pertenecer a las filas del *Ferrocarril Mexicano*.

Dentro de este mismo apartado se muestran dos sucesos importantes de la Revolución Mexicana referente a la construcción imaginaria y mitológica de los grandes protagonistas que marcaron el rumbo de la Nación Mexicana, como fue Venustiano Carranza al dirigirse hacia el puerto de Veracruz en 1914 y en 1920 cuando huía del ejército comandado por Álvaro Obregón, una vez perpetrado el golpe de Estado por dichas fuerzas correligionarias.

Estos hechos desencadenaron una serie de mitos y leyendas alrededor del caudillo revolucionario a su paso por la región de Apizaco abordo del tren





que cruzaba la ruta ferrocarrilera México-Veracruz, trasladándose con todo y los poderes del Estado Mexicano, incluyendo la silla presidencial hacia el puerto de Veracruz. A su arribo a la ciudad de Apizaco, Carranza pasó revista a sus tropas para alistarlos a posibles enfrentamientos en estaciones contiguas como Rinconada y Aljibes. Tras estos hechos se desbordaron los imaginarios y se contaron historias de tesoros enterrados, raptos y despojos, así como de lugares de apresamiento del caudillo revolucionario, matizando el suceso que marcó el escenario regional como expresión popular vertida en la memoria colectiva de los actores sociales. El ferrocarril jugó un papel importante como medio de transporte que conectaba lugares de origen y destino, haciendo posible el relato, la fantasía, a través del intercambio y la difusión oral mitológica.

En el apartado II, se muestra de manera general la nacionalización del ferrocarril y el reconocimiento de la concesión del *Ferrocarril Mexicano* que dio vida a la ruta México-Veracruz. Se detallan las vivencias de los trabajadores en sus distintas ramas laborales como mecánicos, trabajadores de vía, fogoneros, trenistas y oficinistas. Su trabajo, sus experiencias en el entorno laboral, fueron parte importante en el desarrollo de una ciudad en crecimiento como lo fue Apizaco.

En este apartado también se escribe sobre la huelga de 1959 que marcó el rumbo sindical que abanderaba la lucha por los derechos laborales de los trabajadores del *Ferrocarril Mexicano*, donde compañeros delegados del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), en la región de Apizaco sufrieron las vejaciones y represión violenta por parte del gobierno mexicano a través de sus cuerpos militares.

Dicha huelga terminó con el encarcelamiento de su líder sindicalista a nivel nacional Demetrio Vallejo -junto con otros compañeros de lucha que pugnan por los derechos laborales- en un acto de represión violenta y autoritaria del gobierno mexicano, y que dio como resultado el desmantelamiento de la organización de la concesión del *Ferrocarril Mexicano*, absorbiéndola Ferrocarriles Nacionales de México. Al final de esta cruel represión se acabó el sindicato independiente de los ferrocarrileros y se consolidó una práctica de líderes sindicalistas charros que estaban bajo las órdenes de la parte patronal y que jugaron un papel importante para instaurar prácticas de corrupción, clientelismo y favoritismos a sus allegados, con una actitud depredatoria hacia el interior de Ferrocarriles Nacionales de México.





A raíz de dichos acontecimientos y prácticas, se fueron desgastando las funciones y la eficiencia de este servicio de transporte tan importante para el país, lo que derivó en una paraestatal ineficiente que derrochaba el recurso del gobierno federal a raudal, como barril sin fondo, por una clientela política conformada por grandes, medianos y pequeños funcionarios que alentaban prácticas corrompibles. Al final, el desgaste de las estructuras ferrocarrileras y su desmantelamiento propiciaron la desaparición del tren de pasajeros así como la venta y privatización de toda la infraestructura de esta paraestatal en 1995.

Finalmente en el apartado III mostramos cómo el crecimiento y desarrollo de la ciudad de Apizaco mantuvo un sello cultural principalmente ferrocarrilero. Fueron familias de trabajadores del ferrocarril quienes poblaron y ayudaron a construir los escenarios públicos como el templo metodista, la catedral, la organización de eventos deportivos, los bailes populares, reglas de cortesía fuera y dentro de los espacios ferrocarrileros. Un escenario ciudadano que crecía con el pequeño comercio, los lugares de recreación como bares, cantinas, neverías, fondas, hoteles, donde los ferrocarrileros desarrollaban vida social, conviviendo entre familias y teniendo noches de parranda, música, diversión y alegría; que generaba la circulación de capital y la riqueza era repartida de manera más equitativa.

El papel de los ferrocarrileros en el escenario ciudadano y regional fue vital para la cultura tanto laboral como al interior de las familias, reproduciendo las insignias y los emblemas simbolizados de la cultura como los hábitos del almuerzo, los sobrenombres y el orgullo por hacer bien el trabajo en competencia con los talleres integrados por Ferrocarriles Nacionales de México establecidos en Aguascalientes y San Luis Potosí. Una cultura que marcó un escenario regional y significó el transcurrir, el sentido y una forma de vivir particular por y para el ferrocarril, donde los sueños, las ilusiones, los amigos y la camaradería entre las familias ferrocarrileras constituían las relaciones sociales más importantes y hacían crecer ciudades y pueblos donde antes había polvo y tepetate.



PARTE I

CUANDO EL FERROCARRIL EDIFICABA CIUDADES Y ESPARCÍA LOS MITOS REVOLUCIONARIOS.







1.1 Inicios del Ferrocarril y edificación de la ciudad de Apizaco.

El origen y la historia de Apizaco tienen que ver con el tendido de las vías que conectaban a dos polos importantes de desarrollo económico: la Ciudad de México y el puerto de Veracruz. El ferrocarril fue un medio de transporte que marcó la era moderna de la Nación Mexicana, su presencia en el altiplano central mexicano trajo consigo la edificación de una ciudad como Apizaco, en un valle despoblado entre la ciudad de Tlaxcala y Huamantla.

En el México de principios del Siglo XIX se planteó la necesidad de modernizar los medios de transporte y las vías de acceso a regiones agrarias así como a poblaciones mineras y comerciales a lo largo del territorio mexicano como Guadalajara, Guanajuato, Zacatecas, Real del Monte en Hidalgo, Sombrerete, Fresnillo, Parral, Ciudad de México, Puebla y Taxco¹⁴. Este hecho hizo realidad el tendido de rieles para crear rutas ferroviarias y agilizar el traspaso de mercancías, productos y personas a lo largo del territorio mexicano, pues los caminos provinciales que existían eran ya insuficientes y poco efectivos para acelerar el crecimiento económico del país. Así, los arrieros dejaron de ser los viajeros eternos soportando las duras jornadas y las inclemencias del tiempo al transportar mercancías y personas. Estos personajes casi míticos del México rural, no solo hacían llegar productos a los lugares de destino, también llevaban las noticias de un pueblo a otro, de una región a otra, y fueron fuente de inspiración de literatos como Juan Rulfo en la novela de Pedro Páramo en la que un arriero acompaña al hijo de Pedro conduciéndolo en la búsqueda del pueblo fantasma de Comala. Los arrieros fueron poco a poco sustituidos por las máquinas de vapor y caminos de hierro que mejoraron el transporte masivo y lograron encausar el desarrollo económico de México a gran escala.

Bajo este escenario, Antonio Escandón industrial y banquero se interesa en hacer realidad la aventura ferroviaria y toma la concesión que ofrecía el gobierno a particulares para tender las vías que conectarán a Veracruz con la Ciudad de México. El 31 de agosto de 1857, Escandón obtiene la primera concesión subsidiada por el Estado y viaja a los Estados Unidos para contratar al ingeniero Andren Talcott, para realizar el levantamiento topográfico de la ruta que debía trazarse para tender los rieles de Veracruz a la ciudad de Mé-

¹⁴ Frederick Thierry Palafox, 1998: 63.





xico, presentándose dos opciones: la de Veracruz-Jalapa-Puebla-Ciudad de México, o Veracruz-Orizaba-Puebla-Ciudad de México. Desde el punto de vista técnico la primera era la más apropiada, pero los Escandón eran dueños de la fábrica textil de Cocolapan, cerca de Orizaba, lo que influyó indudablemente para que se decidieran por la segunda ruta, además de que argumentaron, no sin las protestas de los jalapeños, que la ruta escogida era la que tenía más población, garantizando mayores volúmenes de tráfico¹⁵.

Este acontecimiento influyó en que la ruta fuera trazada por Apizaco y no por Puebla, a pesar de las dificultades geográficas que se presentaban, especialmente en la parte de Esperanza, Puebla el valle desaparecía para abrir paso a un terreno escarpado, entre cerros, cañadas y cadenas montañosas, tramo conocido como las cumbres de Maltrata, donde se requería de máquinas eléctricas con mayor potencia para subir y bajar los furgones que descendían hasta la ciudad de Orizaba.

La población de Maltrata, Veracruz pueblo pintoresco localizado en un pequeño valle rodeado de montañas, fue escenario de un ajetreado movimiento ferrocarrilero, pues allí se encontraba la sub estación no. 1 del *Ferrocarril Mexicano* de la Ruta Veracruz. Además de la pequeña estación de tren diseñada al estilo inglés, existían dos naves gemelas que contenían grandes generadores eléctricos que alimentaban a las máquinas del tren, y si bien eran muchos esfuerzos e infraestructura para lograr el traslado de los trenes de Esperanza a Orizaba, el paisaje valía la pena, con un panorama que deleitaba la pupila de los pasajeros, sobre todo, turistas extranjeros que quedaban maravillados por la exuberante naturaleza del lugar.

Tras una serie de vicisitudes como la muerte de Antonio Escandón en 1862 y al continuar con el tendido de rieles su hermano Manuel Escandón bajo el apoyo y simpatía de Maximiliano de Habsburgo, se funda el 19 de agosto de 1864 en la ciudad de Londres la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano, logrando así concluir el tramo entre la ciudad de México y Apizaco¹⁶. Este acontecimiento es significativo en la memoria y el recuerdo de los ferrocarrileros al otorgar el privilegio a la ciudad de Apizaco como una de las primeras estaciones formales del Ferrocarril en México, edificada por una compañía inglesa, aunque de acuerdo con Ortiz Hernán, el primer recorrido se dio entre el puerto de Veracruz y la estación Llanos del Molino, de

¹⁵ Frederick Thierry Palafox, 1998: 68.

¹⁶ Frederick Thierry Palafox, 1998: 68; Ortiz Hernán Sergio, s/f: 91





Naves ferrocarrileras donde daban mantenimiento a máquinas eléctricas. Maltrata, Veracruz.

apenas 18 minutos y 11.5 kilómetros en el año de 1850, realizado por una máquina de vapor llamada la *Veracruzana*, locomotora de origen Belga de la fábrica Coullier¹⁷.

Sin embargo los ferrocarrileros y pobladores de la ciudad de Apizaco han otorgado a través de la historia oral, transmitida por sus padres y abuelos, un significado especial al señalar que el inicio del ferrocarril a nivel nacional se dió en este lugar, como lo señala el siguiente testimonio:

Apizaco fue una de las primeras estaciones a nivel nacional que se formaron, por eso sus estaciones son históricas. Desgraciadamente las están tirando la gente. Como quedaron abandonadas, tu servidor está rescatando la estación de Santa Cruz y la de Acocotla. Todas son de tipo de inglés, inclusive la estación de Apizaco. Los ladrillos los trajeron de Inglaterra y las tejas también, dicen "Made in Inglaterra, Ferrocarril Mexicano", así dice y tienen su escudo y mucha gente desconoce todo eso (Testimonio de Pedro Stevenson, 2010).

Aunque Escandón no simpatizaba con las ideas liberales, una vez derrotado Maximiliano, Benito Juárez otorga nuevas concesiones para terminar el trazo de la vía que conectara al puerto de Veracruz con la ciudad de México, más un ramal de 45 kilómetros entre la ciudad de Apizaco y Puebla, inaugurada el 16 de septiembre de 1869 por el propio presidente de la República,

¹⁷ Ortiz Hernán Sergio, s/f: 45



decretando la ley de Concesión del *Ferrocarril Mexicano* el 27 de noviembre de 1867¹⁸.

De acuerdo con Candelario Reyes, para la construcción del tramo Apizaco-Veracruz, la compañía hizo honor a su exactitud inglesa, pues [...] estuvo listo para todo servicio el 31 de diciembre de 1872; razón por la cual su inauguración se llevó a cabo el 1° de enero de 1873 [...] la estación de Apizaco quedó convertida en estación-clave del *Ferrocarril Mexicano* y asegurado su engrandecimiento futuro¹⁹.

Cuando ya se había inaugurado por el C. Presidente de la República – Benito Juárez-, el servicio ferrocarrilero de México a Puebla, vía Apizaco-Veracruz, fue expedido y promulgado el Decreto del 20 de diciembre de 1871 cuyos dos puntos esenciales establecieron lo siguiente:

- 1°. Se erige la estación del ferrocarril situada en Apizaco, en Sección política independiente de la Municipalidad de Tetla a que dicho punto pertenecía.
- 2°. Se faculta ampliamente al Ejecutivo para que fijando las bases organice la repetida Sección, la cual estará directamente sujeta al Gobierno del Estado²⁰.

Al continuar con el tendido de las vías, Escandón en un gesto de agradecimiento a Juárez cambia el nombre de la empresa quedando como “Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano”. Este ajuste quedó grabado en el imaginario de los trabajadores que poco a poco iban sumándose a esta empresa ferrocarrilera identificando las palabras: *Ferrocarril Mexicano* como parte de una compañía inglesa que iba tener su centro de operaciones en la ciudad de Apizaco.

Finalmente, el 1° de enero de 1873 con la bendición del arzobispo Pelagio Antonio de Labastida y Dávalos en presencia de muchos capitalinos, el presidente Sebastián Lerdo de Tejada partió de la estación de Buenavista con destino al puerto de Veracruz en el que fuera el viaje inaugural de la primera línea ferroviaria de México, la del *Ferrocarril Mexicano*, misma que se abriera al público a partir del 22 de enero de ese mismo año²¹.

¹⁸ Luis Nava, 1973: 28.

¹⁹ Op. cit 1970: 35.

²⁰ Candelario Reyes, 1970: 111.

²¹ Frederick Thierry Palafox, 1998: 70.



Para la inauguración integral de la línea México-Veracruz, el convoy presidencial salió a las cuatro de la mañana desde la estación de Buenavista. Se detuvo en el puente Tlaxcala, donde los viajeros bajaron para admirar la obra de ingeniería que tenía una longitud de sesenta metros. Los hacendados y los pobladores de las haciendas de todo el valle de Tlaxcala -quienes se habían beneficiado con la transportación del pulque y de otros productos a la ciudad de México- recibieron con música y cohetes el paso del tren presidencial. Después de una parada en la estación en Orizaba, el tren llegó al puerto de Veracruz el 2 de enero, donde hubo numerosas festividades por tan fastuoso acontecimiento.

La primera ruta del ferrocarril en México tardó 23 años en construirse, pasaron tres presidentes de la república y varias crisis sociales como la cruenta Guerra de Reforma, una batalla entre conservadores y liberales en 1861. En 1873, año en que coincide el nacimiento del escritor y novelista Mariano Azuela considerado como el primer novelista de la Revolución Mexicana, el *Ferrocarril Mexicano* comenzaba su larga vida, logrando contribuir en el desarrollo socioeconómico regional con la producción y comercialización a gran escala de pulque, bebida que se elaboraba en la región de Apan, Hidalgo y se extendía hasta los valles fértiles de Huamantla, Tlaxcala, transportado por furgones llamados “periqueras” para su venta y consumo en las ciudades de México y Puebla. El tren durante su auge, también se encargó de llevar mensajería, gente y alimentos, por lo que fue un medio de transporte que conectó a cuatro estados del país: México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla.

Apizaco se convirtió en unos de los lugares más importantes para continuar con el tendido de las vías ferroviarias, durante la construcción de la ruta México- Veracruz, donde se mantuvo permanentemente un campamento, que fue nombrado como la población cercana San Luis Apizaco, y posteriormente se conoció como Apizaquito, antigua población donde existía una fábrica textil de Francisco López Arrónez, que posteriormente fuera a la quiebra por la pérdida de sus tierras, debido a la absorción hecha por el mayorazgo de la familia Gorozpe²². Los trabajadores que habitaban este campamento nunca se imaginaron que aquello que era apenas unas casas improvisadas, pasaría a convertirse en una ciudad, cuyo nacimiento y crecimiento se daría a partir del ferrocarril.

²² Luis Nava, 1973: 22; Candelario Reyes, 1970: 17.



De acuerdo con lo que señala el historiador Luis Nava²³, la ciudad de Apizaco fue fundada el 1º de marzo de 1866, cuando el ingeniero Guillermo Lloyd escribió en su informe al Ministro de Fomento sobre los adelantos del ferrocarril. La estación de Apizaco se construyó en los terrenos pertenecientes al rancho El Ateneo propiedad de Manuel González Durán y de la hacienda San Diego Apatlahuaya, de Antonio Barrón, además socio de Escandón de la empresa ferroviaria. Las primeras construcciones habitacionales aparecieron en 1866, posteriormente se construyó la casa redonda que formara parte del área de talleres lugar especialmente diseñado para arreglar las máquinas calientes, locomotoras que llegaban de un viaje con algún desperfecto y requerían de un arreglo en el acto.

En enero de 1873 fue trazada la ciudad por el ingeniero Antonio P. Castilla. La traza consistió en la lotificación de 100 solares con una extensión de 1,933.7 varas cuadradas cada uno, que fueron vendidos a los colonos a precios “módicos”. Así mismo, se fijaron lotes de dimensiones similares para los servicios públicos y se introdujo el agua potable desde los manantiales de la hacienda de Apatlahuaya²⁴.

Por otro lado, en el decreto No. 31 (Mayo 7-9 de 1873) - Artículo 1º emitido por el presidente de la República se señala que: la sección política de Apizaco queda constituida desde la fecha de este decreto, en Municipalidad con el nombre de Barrón-Escandón, con todas las prerrogativas y obligaciones concedidas y designadas por las leyes o los fundadores de nuevas poblaciones. El nombre que se le dio a esa Municipalidad se hizo merecida justicia a dos personajes que fueron factores decisivos básicos para el paso del tren en esa región: al propietario de la Hacienda de San Diego Apatlahuaya y el señor Don Antonio Escandón. Apizaco surgió como una acción más de la gran obra ferrocarrilera que el señor Escandón logró realizar tras 20 años de tenacidad constante, resolviendo todas las dificultades²⁵.

Apizaco nació por el ferrocarril, a partir del tendido de las vías y por la edificación de una estación clave que funcionaría como enlace entre la ciudad de México, el puerto de Veracruz y la ciudad de Puebla. La importancia de esta estación, punto de encuentro en el que convergían viajeros con distintos destinos, se tradujo en un lugar de ajetreo y tumultos constantes, consecuencia lógica que permitió el crecimiento de una ciudad ferrocarrilera.

²³ Ibidem: 20.

²⁴ Luis Nava, 1973: 18.

²⁵ Candelario Reyes, 1970: 112-113.



En esta ciudad se ancló gente de distintos orígenes, provenientes de otras partes de la República, o de tierras tan lejanas y ajenas a la Nación Mexicana como Estados Unidos, Inglaterra, Italia y el Medio Oriente. Gente que llegó para no volver más a su lugar de nacimiento, dijo adiós a su terruño, y se quedó para poblar una nueva urbe ferrocarrilera.

Sin duda alguna la ciudad de Apizaco tuvo una gran influencia inglesa y extranjera pues llegaron hasta este lugar, habitantes oriundos de distintas partes del mundo como parte del personal de la compañía fundada en Londres por Escandón. A ellos se debe el trazado de la ciudad así como la construcción de sus primeros templos. Uno de ellos es la iglesia metodista, localizada cerca de la estación del ferrocarril y que fue edificada en el año de 1879, apenas 12 años después de la fundación de la ciudad.

Consideramos importante resaltar este hecho, pues la mayoría de las comunidades tlaxcaltecas fueron edificadas y trazadas bajo concepciones católicas. Un rasgo característico de estas comunidades en el estado de Tlaxcala, son los nombres toponímicos nahuas, acompañados del nombre del Santo Patrón, como por ejemplo Santa Ana Chiautempan, San Miguel Contla, San Pablo Apetatitlan, San Bernardino Contla, San Cosme Xalostoc entre otros. La fundación y el trazado de estas comunidades está ligado al sincretismo cultural entre españoles e indígenas, por lo que los orígenes de dichas poblaciones tienen que ver con un orden espacial influenciado por las Ordenanzas de los reyes de España y obviamente por una cosmovisión católica, cuyo centro de reunión de los habitantes es el parque municipal y en el que se localiza la parroquia, lugar donde se resguarda al Santo Patrono de la comunidad.

Concerniente a la ciudad de Apizaco, el hecho de que la primera edificación religiosa fuese de orden metodista -corriente del protestantismo que se desarrolla en Londres desde el siglo XVIII- nos indica el alto grado de influencia que los ingleses tenía sobre la cultura local. Desde Inglaterra, el metodismo se difundió a través de sus colonias, comenzando en Norteamérica en 1765. Esta práctica religiosa llevada a cabo tanto en Inglaterra como en Estados Unidos provocó el interés del personal del ferrocarril proveniente de aquellos países por fundar un templo metodista en la ciudad de Apizaco. Sobre todo, empleados que ocuparon cargos importantes como despachadores, conductores y maquinistas en los albores de esta gran empresa ferrocarrilera.





Templo metodista de la ciudad de Apizaco, Tlaxcala.

La iglesia metodista fue fundada por el primer misionero Carlos G. Dress, al mismo tiempo se edificó la escuela “Miguel Hidalgo” con el lema “Junto a cada templo una escuela” que operó cerca de 60 años y que fue clausurada en 1935 cuando la educación se declaró laica y gratuita²⁶. Esta edificación quedó cerca de la antigua estación del ferrocarril, señal de que al final de la jornada, algunos de los creyentes pasaran al templo para llevar a cabo sus actos litúrgicos.

La presencia de la cultura anglosajona y la llegada de familias extranjeras nos muestran el escenario cosmopolita de una ciudad en crecimiento, la cual atrajo a gente de muchas partes del país y del mundo, un ejemplo de ello es la familia Stevenson:

El primer Stevenson fue mi abuelo Arturo que llegó de Detroit, no sé mucho de él porque falleció cuando mi padre tenía tres años en un accidente en Apan. El tren le cortó una pierna luego se gangrenó y murió, está enterrado en el Panteón Francés. Porque el Ferrocarril Mexicano tenía unas prestaciones muy buenas, sueldos y de todo. Los ingleses decían que era tal el negocio del acarreo de fletes de México a Veracruz, que les daba para ponerle clavos de oro a las vías, eso lo decía mi abuela. Mi abuelo conoció a mi abuela en el ramalito de Ometusco-Pachuca, porque mi abuela era de Pachuca, Hidalgo. Mi abuelo era maquinista en ese ramal y ahí la conoció. Mi

²⁶ Mario Bojalil, <http://www.apizaco.gob.mx/CRONICAS/iglesiamet.htm>.



madre me decía que mi abuelo no hablaba bien el español. Llegaron seis o siete maquinistas contratados por la compañía inglesa, entre ellos estaba mi abuelo (Testimonio de Arturo Stevenson Vela, 2010).

Don Arturo Stevenson, el primero que llegó a tierras tlaxcaltecas, venía de Detroit acompañado de un hijo, al instalarse en el ramal de Ometusco-Pachuca conoció a su esposa, quién también había tenido un hijo en su anterior matrimonio. Así el primer Arturo Stevenson decide integrar una familia con sus dos hijos que llevaron su apellido y aunque profesaba la religión protestante y era masón, sus hijos fueron católicos, probablemente por la educación informal que recibían de su madre mexicana y católica como es común entre las familias de un país tan guadalupano como el nuestro.

Sus dos hijos, Arturo y Roberto crecieron con los mismos tratos sin distinción alguna, Roberto fue maquinista de las de vapor, fue fogonero, ayudante de maquinista y maquinista; mientras que Arturo fue maquinista, sus ratos libres los dedicaba al boxeo como deporte:

Mi papá era peso welter, fue campeón welter del estado de Tlaxcala. Se enfrentaba con otro maquinista que le decían King Kong, era un hombre fornido, pero no era alto, con carita de gorila. Mire esta foto de mi padre de 1939. Fíjese, un día en el andén ya me iba a trabajar y me dice un señor que llevaba las tortas, con su sombrero, ya grande el señor, y me dice:

-Oye mi hermana tiene una foto de tu papá, y dice que te la quiere regalar a ti.

Y pos ora sí, dije:

-¿Cuándo, dónde, cómo?

Y me llevó a su casa, y si era ya una viejecita, ¡una de recomendaciones que me decía!:

-El único favor que le voy a pedir es que la conserve, su papá me dio a mí esta foto, me la dio en un sobre.

Y así es como tengo yo una foto. El material, el papel, todo está bien conservado. La fecha de la foto es de 1939. Mi papá en ese entonces era maquinista y practicaba el box. En Apizaco lo que se practicaba era el box y el béisbol (Testimonio de Arturo Stevenson Vela, 2010).

El segundo Arturo Stevenson tuvo tres hijos Rosalía, Hermila y Arturo Stevenson Vela, el único varón también se dedicó a maquinista en el Ferrocarril Mexicano. Don Arturo Stevenson Vela, tuvo tres hijos: Héctor, Silvia y Arturo Stevenson Carrasco, quien otrora fuera maquinista y que falleció debido al cáncer, enfermedad que truncó a los 34 años de edad su actividad dentro del ferrocarril. Especialidad y vocación fueron heredados por cuatro generaciones atrás: abuelo, padre, hijo y nieto con el mismo nombre y apellido paterno.





Aunque el apellido Stevenson no ha sido prolífico, la familia se ha mantenido hasta nuestros días como protagonista del escenario regional ferrocarrilero que inició un inmigrante que arribó a tierras mexicanas y tlaxcaltecas con el sueño de rehacer una vida²⁷.

Otro ejemplo de familias extranjeras que llegaron por el ferrocarril, es la familia Schiaffini de origen Italo-alemana:

Mi familia es Italo-alemana. Dos hermanos, que eran los Schiaffini vinieron de Prusia, Alemania a Italia por la guerra, y de Italia se vinieron a México. Ton's uno se quedó en México y el otro se vino a Puebla, los dos empezaron a trabajar en lo que ellos sabían, desde entonces, eran peleteros. Mis bisabuelos eran italianos, bueno residían en Alemania, pero cuando se vino la guerra mundial emigraron. Mi abuelo era ferrocarrilero y mi papá entró a ferrocarriles porque le ayudó mi abuelo (Testimonio de Héctor Schiaffini, 2010).

El hermano que se quedó en Puebla se llamó Rafael Schiaffini Santier, mientras que el otro de nombre Luis emigró a Apizaco a finales del siglo XIX²⁸, Don Luis Schiaffini Santier se casó con Doña Mercedes Medina, esta pareja tuvo dos hijos de los cuales se desconocen sus nombres, uno de ellos se casó con Margarita Moreno, ellos engendraron a Francisco Schiaffini Moreno quien se casa con una mujer del cual se desconoce su nombre y tienen tres hijos: José Schiaffini, María del Pilar Schiaffini y Luis Schiaffini. Éste último se casó con María Lastiri, también de origen Italiano y de padre ferrocarrilero. Ellos se conocieron en el ramal de Ometusco-Pachuca y tuvieron seis hijos: José Luis Schiaffini Lastiri, José de Jesús Schiaffini Lastiri, José Humberto Schiaffini Lastiri, José Héctor Schiaffini Lastiri y José Románico Schiaffini Lastiri. Cuatro generaciones de descendencia italiana fueron reforzadas por el apellido materno Lastiri en la cuarta generación, manteniendo presencia en el escenario regional como las familias que se distinguían por sus particulares costumbres, como el hábito de ir a misa los domingos con los hijos uniformados con el mismo tipo y color de ropa.

²⁷ Omitimos la línea genealógica de los descendientes de Roberto Stevenson (hijo adoptivo del primer Arturo Stevenson) porque quisimos mostrar la descendencia del primogénito del primer Arturo Stevenson, centrándonos únicamente en la patrilinea que durante cuatro generaciones los varones de la dinastía heredaron con el mismo nombre y la misma actividad dentro del ferrocarril.

²⁸ Aunque Héctor Schiaffini desconoce sobre si los hermanos que llegaron de Alemania lo hicieron por el ferrocarril, el dato de su llegada a finales del Siglo XIX coincide con la aparición del tren en Apizaco, por lo que es probable que si bien no fueron directamente contratados por la empresa inglesa desde Alemania, si lograron acomodarse en los cargos que ofrecía el ferrocarril en Puebla y Apizaco.





Mi papá y mi mamá nos vestían igual, nosotros vivíamos en la calle 2 de abril, a un ladito de la iglesia de la basílica entonces desde donde veníamos, nos vestían a todos igualitos. Un pantalón de peto, camisa del mismo color, zapatos del mismo color, un morralito y una como boina roja, pero todos vestidos igualitos. Y nos formaban mi papá y mi mamá, adelante Luis y Jesús, Humberto y Héctor, Constantino y Romarico y ellos atrás como arreándonos. Ellos atrás, seis adelante, íbamos a misa. Cada ocho días, cada ocho días y a nosotros nos identificaban por eso. No, los Schiaffini eran, se veía una familia bonita, porque los veíamos como los vestían su mamá y su papá, igualitos a todos (Testimonio de Héctor Schiaffini, 2010).



Arturo Stevenson, Sergio Delgado y Héctor Schiaffini.

Los ejemplos que presentamos de ambas familias, nos muestran la importancia del *Ferrocarril* en Apizaco, el cual trajo consigo a cientos de trabajadores venidos de otros lugares y que llegaron para diseminar su descendencia, formando parte de las familias apizaquenses.

Fue una etapa importante para el despegue del *Ferrocarril* como empresa de Transporte Público a lo ancho y largo de todo el país. Muchos de estos extranjeros ocuparon los puestos más altos, considerados como personal de primera que la empresa inglesa trajo como mano de obra calificada. Tenían los





puestos mejor pagados como despachadores, maquinistas y conductores de trenes. Por esta razón las reglas y manuales de operación estaban en inglés. En los inicios del ferrocarril los trabajadores calificados que llegaron de otro país mantenían privilegios dentro del escalafón laboral y eran protegidos al usar el inglés como idioma oficial para transmitir órdenes o entender los manuales de operación, por lo que muchos trabajadores de origen mexicano difícilmente lograban ocupar un puesto con mejor remuneración y por tanto elevar el nivel de vida.

De acuerdo con Luis Nava, los trabajadores mexicanos se organizaron para lograr la sustitución del personal extranjero por mexicanos. Era necesario contar con los elementos capacitados para poder pasar los exámenes en el conocimiento del Código Standard para el movimiento de trenes. No existían libros en español y las empresas no se preocupaban por instruir al personal mexicano, entonces el compañero Abelardo Reyes publicó el libro “Derecho de los trenes en vía sencilla” en 1907 (...) también se establecieron escuelas para ferrocarrileros en Monterrey, Guadalajara y otros lugares en las cuales los compañeros más preparados impartían sus conocimientos²⁹.

Una vez que los ferrocarrileros tomaron conciencia de la lucha sindical que abanderaba el Gran Círculo de Obreros Libres fundada por trabajadores textiles de Río Blanco en Orizaba, Veracruz, conformaron la Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril, liderada por el Sr. Ernesto Hernández Espejel, quien por el año de 1904 desempeñaba el puesto de Agente de Telegrafista de la Estación de Banderilla, Veracruz del F.C. Interoceánico. En colaboración con Adolfo Bonilla levantaron un acta en la que se estableció la constitución de la sociedad con fines de carácter mutualista³⁰.

Dentro de las primeras acciones que ejercieron estos obreros, fue la mexicanización del ferrocarril, que consistía en el derecho de los trabajadores mexicanos por acceder a los puestos más altos del escalafón laboral que ofrecía el tren.

La lucha por sus derechos laborales se derivó de un conflicto entre despachadores (en su mayoría extranjeros) y copiadores (cargo realizado por mexicanos) quienes sufrían de constantes asedios por parte de los primeros, dificultando su trabajo. Los trabajadores mexicanos formaron una comisión para entrevistar al licenciado Limantour; el señor Lic. Pablo Macedo presi-

²⁹ 1973: 79.

³⁰ Luis Nava, 1973: 38.





dente de la mesa directiva de los Ferrocarriles Nacionales de México, los cuales conminaron a la empresa a que evitaran disposiciones terminantes para evitar que los copiadores mexicanos fueran hostilizados por los despachadores extranjeros.

La empresa expidió boletines exigiendo esta disposición a los despachadores extranjeros, quienes a su vez presentaron demandas como la supresión de las plazas de copiadores del idioma inglés para las órdenes del movimiento de trenes, que la empresa rechazó de plano. El 17 de julio de 1909, los trabajadores extranjeros declararon a la empresa una huelga general de despachadores, seguros de que el tráfico de trenes se paralizaría; los resultados fueron negativos, pues inmediatamente la empresa ordenó telegráficamente que los copiadores mexicanos ocuparan los puestos abandonados por los extranjeros.

La iniciativa de los compañeros mexicanos, fue la avanzada de la mexicanización de los ferrocarriles nacionales y gracias a ellos se debió, en parte, el completo éxito que tuvieron los maquinistas y conductores mexicanos el 17 de abril de 1912 cuando los trenistas extranjeros se declararon en huelga y tomaron los puestos de éstos en todas las divisiones del sistema sin que se notara absolutamente el cambio más mínimo³¹.

Se podría inferir que el apogeo de la era inglesa en el ferrocarril había llegado a su fin a raíz de la salida de los trabajadores extranjeros, quienes consideraban que, al mantener ciertos privilegios por el uso del idioma inglés en las áreas laborales y por asumirse como mano de obra calificada, podían impedir el acceso de trabajadores mexicanos a los puestos que ellos ocupaban.

Sin embargo esto no fue así, pues su influencia en la cultura ferrocarrilera había calado ya en los hábitos de los trabajadores mexicanos. La jerarquía, la disciplina, las formas de vestir y el trato hacia los demás al *puro estilo inglés* mantuvieron una cualidad de respeto y admiración que dio origen al reconocimiento de los *derecheros*, trabajadores que por su experiencia y disciplina eran promovidos dentro del escalafón para acceder a mejores puestos.

Es así que una ciudad como Apizaco, diferente en cuanto a su traza y a su origen como ciudad ferrocarrilera de las demás comunidades de Tlaxcala, supone una ciudad con características y hábitos distintos. Las familias que se establecieron aquí por el tren, provenientes de otras partes de la República y del mundo, así como la influencia inglesa para el trabajo, le otorgaron a la

³¹ Luis Nava, 1973: 42-43.





ciudad una identidad cultural en torno al ferrocarril y más allá, traslapándola hacia sus actividades habituales y cotidianas.

Finalmente podemos decir que Apizaco nació por la llegada del ferrocarril considerada como una ciudad con características de progreso y de desarrollo económico e industrial, pero sobre todo como una ciudad a la que el ferrocarril dio vida e hizo crecer, al ser un punto estratégico de paso y cruce de mercancías y gente.

En el siguiente sub apartado ahondaremos sobre los imaginarios entorno a la Revolución Mexicana en Tlaxcala y Apizaco. El ferrocarril ocupa un lugar importante como el “dragón de fuego” que llevaba y traía noticias, que transportaba armas, oro, gente e historias. Por ser el ferrocarril un medio de transporte tan importante que recorría diversas regiones del país, en los albores de la Revolución también significó una pieza clave para la gestación de este movimiento en diversos puntos de la República. El estado de Tlaxcala y la ciudad de Apizaco como ciudad ferrocarrilera no fueron la excepción.





1.2 La Revolución en Tlaxcala y el paso de Carranza por Apizaco.

*Yo soy rielera y tengo mi Juan,
el es mi vida yo soy su querer;
cuando me dicen que ya se va el tren,
adiós mi rielera ya se va tu Juan.
Cuando dice el conductor,
va salir para San Juan,
le llevo su canastita
con la que va a refinar.*

*Tengo mi par de pistolas,
con su cachas de marfil,
para darme de balazos
con los del ferrocarril.*

*Tengo mi par de pistolas
con su parque muy cabal,
una para mi querida
y otra para mi rival.*

*Adiós muchachos de Lerdo,
de Gómez y de Torreón,
ya se van los garroteros,
ya se acabo la función.*

*Tengo mi par de caballos
para la Revolución
uno se llama el Jilguero
y otro de llama el Gorrión.*

*Dicen que los carrancistas
parecen un alacrán,
cuando ven a los villistas
alzan la cola y se van.*

*Si porque me ves de traje
crees que te voy a pedir,
solo quiero prieta chula
tus favores conseguir.*

*Si porque me ves con botas
piensas que soy melitar,
soy un pobre rielero
del Ferrocarril Central.*

Corrido mexicano, canción popular

El tren como el medio de transporte que modernizó al país desde inicios del siglo XX y trasladó a miles de pasajeros, toneladas de carga, productos regionales como el pulque, minerales, cereales, metales, maquinaria, ganado, un sin fin de cargamentos que aceleraban el crecimiento económico, fue clave para regar el polvorín de la insurrección en 1910.

El ferrocarril sirvió para trasladar tropas federales pero también fue tomado por la fuerza por los alzados, campesinos y trabajadores, cansados de las condiciones de marginación y pobreza producto de esta incipiente modernización, donde las empresas extranjeras saqueaban al país, extrayendo los recursos más preciados como minerales y la explotación de la tierra bajo el consentimiento del gobierno federal presidido por el Gral. Porfirio Díaz.

El tren logró llevar de un lado a otro, los aires revolucionarios y fue un medio de transporte estratégico que permitía trasladar a los federales, a tropas integradas por rebeldes, víveres, también eran acondicionados como asistencia médica, usados como trenes de guerra o militares, tomados a salto de mata por los insurrectos para avanzar o sabotear el paso de convoyes oficiales del



Estado, con la invención de las llamadas máquinas locas, en el mes de enero de 1911 por Villa y Pascual Orozco cuando se encontraban cerca de Camargo, Chihuahua³².

Es el escenario de la historia revolucionaria regional y local el que dio vida a un sinnúmero de leyendas, corridos y anécdotas en el que el ferrocarril jugaba un papel central. La actividad que desempeñaban conductores de trenes, maquinistas y garroteros se tradujo en una especie de combatiente revolucionario, que igual tenía el rango de coronel del ejército federal -embestidura integrada por Carranza para incluirlos como parte del ejército federal- como conductores de trenes tomados por tropas rebeldes, quienes se apropiaban del tren con todo y personal, su función era llevar de un lado a otro los aires de la insurrección; así nacieron en el campo de batalla los “juanes” de la revolución, combatientes en la lucha por la justicia social que eran acompañados por sus rieleras, compañeras de toda la vida en una época donde la revolución los guiaba ya sea al sur con Emiliano Zapata o al norte con Doroteo Arango.

1.2.1 La revolución en Tlaxcala.

El periodo de inestabilidad económica, política y social que se expandió en los escenarios rurales y urbanos del país a principios del Siglo XX, etapa conocida como la Revolución Mexicana, impactó también en los espacios regionales y estatales, Tlaxcala no fue la excepción pues a lo largo y ancho de su territorio se diseminaron los aires de la insurrección.

De acuerdo con Raymond Buve, el Movimiento Revolucionario de Tlaxcala se centraba en demandas de carácter laboral y agrario, lo anterior a raíz de que en Tlaxcala se concentraba una población mayoritariamente indígena, campesinos pobres y obreros de las industrias textiles del valle poblano-tlaxcalteca³³. Algunos de los líderes revolucionarios eran de origen campesino y obrero entre ellos encontramos a Juan Cuamatzi, Máximo Rojas y Anastasio Meneses, pequeños propietarios, trabajadores textiles o comerciantes. Así mismo nombramos a Domingo y Cirilo Arenas quienes cuidaban del rebaño familiar y, como Antonio Hidalgo, eran obreros fabriles. Todos ellos participaban en las huelgas textiles y simpatizaban con magonistas de Puebla y Orizaba³⁴.

³² Frederick Thierry Palafox, 1998: 84.

³³ Raymond Buve, 1988: 24-25.

³⁴ Ibidem: 27.



Los revolucionarios tlaxcaltecas eran considerados como extremadamente radicales y a la caída de Díaz se constituyó el Partido Antirreeleccionista fundado por las bases revolucionarias quienes lanzaron como candidato a gobernador a Antonio Hidalgo, quien ganara las elecciones para terminar el periodo de gobierno Cahuancista. Este Partido postulaba la devolución de las tierras a las comunidades indígenas, abolición de impuestos a pequeños propietarios, la fundación de colonias agrícolas para campesinos sin tierra, mejores condiciones de trabajo, la transferencia de la policía rural a otro Estado y el castigo a funcionarios porfiristas causantes de represión y asesinatos en 1914³⁵.

El gobierno de Antonio Hidalgo no pudo concretar ciertos compromisos de campaña ya que las élites agrarias se unieron para debilitar el poder que mantenía un obrero-campesino de extracción humilde, por lo que quedó marginado de la política estatal. Este primer movimiento fue rápidamente desmantelado por una élite agraria conformada por familias oligárquicas que mantenían los fundamentos del latifundio ocupando grandes extensiones de tierras, consecuencia del contubernio entre el Estado y familias hacendadas, sobre todo, propietarias de ganaderías de toros de lidia, instaladas en el oriente de Tlaxcala, quienes se mantuvieron en las cúpulas del poder y las élites tlaxcaltecas.

Según Raymond Buve, Domingo Arenas fue un líder un tanto ambiguo en el escenario regional. Primero en 1914 se reveló contra Carranza y se adhirió al movimiento Zapatista. Dos años más tarde Arenas vuelve a unirse a Carranza, expropiando de sus propiedades tanto a grandes como pequeños terratenientes. Sin embargo siendo reconocido por Carranza como comandante constitucionalista de la División Arenas y teniendo bajo control el distrito militar del Ferrocarril Interoceánico que integraba a Texmelucan, la cuenca del Atoyac y parte de Tlaxcala, nunca definió una postura abierta y leal hacia Carranza o Zapata. Tratando de quedar bien en los dos bandos, mantuvo una posición ambivalente tal vez pensando en que sus territorios no fueran controlados por ambos lados y así poder tener cierta autonomía³⁶.

En el último periodo de la revolución en Tlaxcala y tras la muerte de Domingo Arenas, Carranza y los constitucionalistas toman el poder absoluto del territorio y la política, respaldando en 1917 como candidato constitucio-

³⁵ Ibidem: 28.

³⁶ Raymond Buve, 1999: 31-32.



nalista para gobernador a Rojas, un comandante subordinado que tenía un pasado ligado a las fuerzas arenistas pero demasiado vulnerable y susceptible de manipulación para defender los intereses de los constitucionalistas³⁷.

Estas aseveraciones históricas proporcionadas por Raymond Buve nos permiten visualizar *grosso modo* el carácter que tuvo la revolución en Tlaxcala, donde las incursiones se mantuvieron en un ámbito particularmente local. Se luchaba por el reparto agrario y los derechos laborales de los obreros textiles.

El ferrocarril y Apizaco, mantuvieron poca intervención en este contexto localista; sin embargo, era un lugar estratégico que Carranza controló a través de la ruta del *Ferrocarril Mexicano* desde la ciudad de México, Apizaco, Orizaba y el Puerto de Veracruz. A lo largo de esta ruta se desarrollaron eventos bélicos, huidas estrepitosas, retornos victoriosos de Veracruz a la ciudad de México. Eventos que dejaron una profunda huella entre los testigos y la memoria colectiva, que con el paso del tiempo derivó en la recreación de los sucesos históricos revolucionarios marcados por el imaginario popular, otorgando cierto halo de misterio, mito y leyenda a los acontecimientos acaecidos en el escenario regional.

1.2.2 Venustiano Carranza y los imaginarios en el Ferrocarril Mexicano.

El paso de Venustiano Carranza por la ruta del *Ferrocarril Mexicano* se presentó en dos ocasiones, la primera, en 1914 con el inicio de su embestidura como "Primer jefe del Ejército Constitucionalista", cuando desde su cuartel en Monclova Coahuila lanza el Plan de Guadalupe desconociendo a Victoriano Huerta quien se había autoproclamado presidente de la república al perpetrar el asesinato de Francisco I. Madero y Pino Suárez en 1913³⁸.

Este primer hecho histórico trasciende en el escenario regional en el que la ruta del *Ferrocarril Mexicano* y la estación de Apizaco se volvieron elementos relevantes durante este periodo. La revolución presentó sucesos de una álgida y confusa transición del poder: Venustiano Carranza es destituido como Jefe Constitucionalista por la Convención de Aguascalientes presidida por los dos caudillos importantes de la Revolución Mexicana, Doroteo Arango (el centauro del norte, mejor conocido como Pancho Villa) y Emiliano Zapata.

³⁷ Ibidem: 50-53.

³⁸ Revista Documenta Americana, Crónica ilustrada de la Revolución Mexicana, 1967, no. 55: 1.



En la convención de Aguascalientes se impone a Eulalio Gutiérrez como presidente provisional, sin embargo, Venustiano Carranza desconoce tal convención y decide refugiarse en el puerto de Veracruz. Tras una serie de conflictos entre villistas y zapatistas y después de instalar a dos presidentes provisionales Eulalio Gutiérrez y Roque González Garza así como de un encargado del poder ejecutivo Francisco Lagos Cházaro, Venustiano Carranza se mantiene como primer jefe constitucionalista, quien junto con Álvaro Obregón al frente de las tropas federales va recuperando territorio en Puebla y la ciudad de México.

En esta primera etapa, Venustiano Carranza se atrincheró en el puerto de Veracruz y su viaje lo realizó a través de la ruta del *Ferrocarril Mexicano*, visitó la ciudad de Puebla, Tlaxcala y Orizaba antes de arribar a uno de los puertos más importantes del país. En noviembre de 1914 Venustiano Carranza visita el museo de la ciudad de Tlaxcala, acompañado de un grupo de periodistas que registran su viaje al estado de Veracruz³⁹.

El recorrido del caudillo constitucionalista -a través de la ruta del *Ferrocarril Mexicano*- le otorgó cierta seguridad, ya que a su paso recogió muestras de afectos y lealtades de las poblaciones por donde pasaba el convoy presidencial.

Posteriormente el 5 de febrero de 1917 en la ciudad de Querétaro, se promulgó la Carta Magna donde se hacen correcciones a la Constitución liberal de 1857, principalmente en los artículos tercero sobre la educación laica y gratuita, el 123 sobre la relación obrero-patronal y el 27, el más polémico de todos, sobre la reforma agraria que en síntesis expresa: *la propiedad de las tierras y aguas comprendida dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares constituyendo la propiedad privada*⁴⁰.

La nueva constitución promulgada en 1917 muestra la victoria que obtuvo Carranza frente a otros caudillos revolucionarios, convirtiéndose en el icono de estabilidad y constitucionalismo nacionalista de este periodo álgido e inestable. Inmediatamente Carranza convoca el 6 de febrero de 1917 a elecciones de diputados, senadores y Presidente de la República, para la XXVII Legislatura del Congreso de la Unión. Como todo cacique al tener el control de la política nacional y bajo el respaldo de la constitución que él propuso,

³⁹ Ibidem: 8.

⁴⁰ Ibidem, no 71: 16.



armó el escenario y los amarres políticos para legitimar su embestida de Presidente de la República, convocando a elecciones y postulándose como candidato único por el Partido Liberal Constitucionalista. De tal manera que el 1° de mayo de 1917, Venustiano Carranza toma protesta de ley como Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos⁴¹.

Este acontecimiento tan significativo en la historia de la Revolución Mexicana, marcó de manera crucial la importancia que tuvo la ruta del *Ferrocarril Mexicano* para posicionar a Don Venustiano Carranza como un actor central que otorgó cierta tranquilidad y estabilidad política al país. Sobre la ruta del *F.C. Mexicano*, Carranza logró huir de la insurgencia y se atrincheró en el puerto jarocho. El hijo pródigo de Cuatro Ciénegas Coahuila, logró sobreponerse a los días de desasosiego y con constitución en mano fue recobrando terreno. El Gral. Álvaro Obregón, con sus tropas leales a Carranza y gracias a sus estrategias militares exitosas, le abrió el paso al caudillo constitucionalista. Sin embargo, el sueño acariciado por Carranza le duró únicamente tres años, y como se ha citado en diversas fuentes historiográficas, en esta revuelta social los aires de la insurrección y la inestabilidad política volvieron a aparecer, por lo que tras una serie de eventos de altas y bajas, en enero de 1920 Álvaro Obregón se lanza como candidato presidencial por el Partido Laborista Mexicano, con el propósito de suceder en la silla presidencial a Venustiano Carranza.

A partir de dicha iniciativa resurgieron los ánimos en tensión ante la negativa del caudillo revolucionario constitucionalista para dejar el poder del ejecutivo. Carranza ejerció una orden de aprehensión en contra del candidato Álvaro Obregón, quien al no tener otra alternativa decide escapar disfrazado de garrotero con ayuda del ferrocarrilero Margarito Ramírez. El 12 de abril de 1920, Obregón huye hacia Iguala, Guerrero en el tren expreso núm. 9931, saliendo a las 7:30 de México y llegando a aquella ciudad a las 16:25⁴².

Este suceso quedó resguardado en la memoria de los ferrocarrileros al evocar en la huída de Obregón disfrazado como garrotero, el protagonismo de los trabajadores del ferrocarril en los hechos fundamentales de la Revolución Mexicana, como lo demuestra el siguiente testimonio:

El ferrocarril fue importante durante la revolución, pues en México se supo que Álvaro Obregón huyó de las tropas carrancistas disfrazado de garrotero (Testimonio de Manuel Salazar, 2010).

⁴¹ Ibidem, no 72: 3.

⁴² Ibidem, no 73: 164.



Para el 23 de abril de 1920 Venustiano Carranza fue cesado como presidente de la República a través del Plan de Agua Prieta. Considerado usurpador es perseguido por sus detractores, Carranza intenta refugiarse nuevamente en su Puerto preferido. Era un viaje gris para Venustiano Carranza quien movía por segunda ocasión los poderes del Estado hacía el puerto de Veracruz en un convoy presidencial de 60 vagones: su gente, sus archivos, sus armas, sus haberes y hasta la silla presidencial⁴³.

El convoy se detuvo en Apizaco para reorganizar la penosa marcha. Carranza pasó revista a sus escasos elementos. Las defecciones continuaban en plena marcha hacia la costa. Sin embargo, los cadetes del H. Colegio Militar, que daban constantes muestras de lealtad al señor Carranza, batieron al enemigo en Apizaco con muy buen éxito en contra de las tropas de Álvaro Obregón que había regresado a la contienda acompañado por tropas sonorenses y donde probablemente se hacía acompañar de soldados yaquis. Al respecto, Don Efrén Vázquez recuerda:

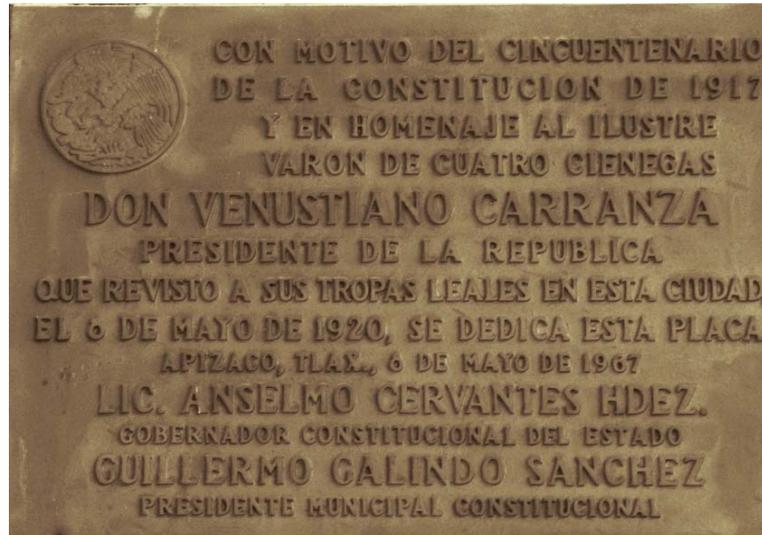
En este pedazo (de tierra), bueno todo esto, era un solar y aquí (en la colonia ferrocarrilera) acamparon los yaquis, soldados de la revolución venían a acampar, venían de Sonora. Acamparon y luego se fueron en algún transporte, tenían sus campamentos aquí por algún tiempo, cuando Carranza. Hacíamos agua de limón y les veníamos a vender a los soldados a cinco centavos el vasito, entonces era mucho dinero, les ofrecíamos el agua de limón en jarritos de barro (Testimonio de Efrén Vázquez, 2010).

Dos momentos revolucionarios quedaron plasmados en la ciudad de Apizaco, uno de ellos fue el paso de Carranza por la ciudad rielera que quedó registrado en una placa alusiva en la estación del ferrocarril donde se lee la siguiente leyenda: *Con motivo del cincuentenario de la constitución de 1917 y en homenaje al ilustre varón de cuatro ciénegas DON VENUSTIANO CARRANZA presidente de la República que revistó a su tropas leales en esta ciudad el 8 de mayo de 1920, se dedica esta placa. Apizaco, Tlaxcala 8 de mayo de 1967, Lic. Anselmo Cervantes Hernández, gobernador constitucional del Estado; Guillermo Galindo Sánchez, Presidente Municipal Constitucional.*

El otro fue el combate entre Obregonistas y Carrancistas, que quedó plasmado en un obelisco colocado por el municipio en el que se puede leer una lista de los apellidos de soldados que combatieron junto a Carranza: *Venus-*

⁴³ Enrique Kauze, 2002: 222.





Placa conmemorativa en Apizaco sobre la llegada de Carranza a la antigua estación.

tiano Carranza. Coronel Rodolfo Casilla. Cadete Ignacio Barba. A la memoria de los cadetes del H. Colegio Militar que en mayo de 1920 efectuaron la última carga de caballería.

A los costados del monumento, en honor a los cadetes que acompañaban a Carranza están sus iniciales con sus apellidos. Todos ellos fueron los integrantes de la tropa que acompañaba al señor presidente en un viaje sin retorno.



Obelisco donde se recuerda el pase de lista de Carranza a sus tropas leales.



Carranza esperaba llegar al mismo lugar que le dio el triunfo constitucionalista a través de la ruta del ferrocarril que lo llevó años atrás al puerto de Veracruz. Sin embargo no logró su cometido. Acorralado por los rebeldes, fue obligado a abandonar los furgones de la esperanza, continuando la fatídica marcha a un callejón sin salida donde encontraría la muerte en Tlaxcalantongo, en el estado de Puebla.

De este hecho, la memoria colectiva señala la ubicación de una casona frente a la estación del ferrocarril en la ciudad de Apizaco propiedad de la familia González y que en la actualidad está abandonada, como el lugar donde al



Locomotora de vapor de las que se usaban en 1920, durante el destierro de Carranza.

barón de Cuatro Ciénegas recibió acogida y encontró alojamiento para descansar en su dura trayectoria, huyendo de sus perseguidores que ya le acechaban por las inmediaciones de Apizaco.

Dos acontecimientos más se han registrado por la historia oficialista. En la estación de Rinconada se llevó a cabo la penúltima batalla contra tropas obregonistas, librando ya con muchas bajas el combate, suceso que fue clave para obligar a Carranza a dejar el convoy. En la estación de Aljibes nuevamente se enfrentaron en batalla, obligando a su séquito a proseguir la marcha a caballo rumbo a Tlaxcalantongo donde fue ultimado a balazos por una emboscada.

Los acontecimientos ocurridos derivaron en una serie de leyendas y mitos sobre el paso de Carranza a lo largo de la ruta del *Ferrocarril Mexicano* donde se crearon y reinventaron escenas y pasajes históricos plasmados en la





memoria colectiva de la gente. Uno de los testimonios refiere al momento en que las tropas que perseguían al convoy presidencial sustrajeron la imagen de la Virgen María en la parroquia del lugar:

En época de los carrancistas se metieron a la iglesia y se robaron el cuadro de la Virgen, que es nuestro símbolo aquí en Apizaco, entonces la andaban paseando por las calles, por donde vivían mis abuelos, aquí por la calle 5 de mayo. Y entonces mi bisabuelita les dijo:

-Oigan ¿qué andan haciendo con eso que es sagrado?

Entonces se la ofrecieron y se la vendieron, no sé cuanto, pero les dijo:

-No tengo para pagarles eso pero tomen lo que yo tengo y aquí déjenmela.

Y les dijo:

-¡Se les van a engranar las manos por andar tomando lo sagrado!

Efectivamente a los soldados les dio viruela posteriormente. Mi bisabuelita resguardó el cuadro de la Virgen cerca de dos años y con toda la fe y la devoción la devolvió a la iglesia (Testimonio de Angélica Vargas Rossano, 2010).

El imaginario sobre dos mundos distintos que convergían en el mismo momento histórico como fueron los asuntos bélicos y el universo religioso, muestran que los habitantes oscilaban entre estos dos escenarios ajenos a las causas revolucionarias, pues solo fueron testigos presenciales de lo que el ferrocarril llevaba y traía. Concentrándose en rehacer su vida cotidiana y tal vez encontrar resguardo en las oraciones religiosas que otorgaban cierta tranquilidad a los parroquianos de Apizaco a la par de sus actividades laborales ferroviarias.

Con el paso de Carranza hacia Veracruz en 1920 se desplegaron mitos y leyendas sobre tesoros enterrados en la estación de Acocotla que los soldados, integrantes del resguardo militar del convoy presidencial habían, dejado a su paso:

Aquí (Acocotla) un jefe de estación vino hace unos años y siempre que salía de trabajar, como a unos diez metros, veía un cerdo rodar o un petate por aquel montoncito y llegando hasta abajo desaparecía. Entonces me dijo que ya tenía miedo, y me pidió de favor que lo encaminara y al pasar por donde se aparecía esas cosas él se subía a su motocicleta y se iba. Un día llegó a suplirlo otro jefe de estación y los fines de semana invitaba a unos amigos gringos a un día de campo, pero llegaban con detectores de metales. Dicen que este señor fue el que se encontró el tesoro por donde se le aparecía el cerdo y el tepetate al anterior jefe de estación. Ahí encontraron las osamentas de los soldados que escarbaron para enterrar el tesoro de la Nación, asesinados en el acto para que no revelaran dónde estaba escondido el tesoro de Carranza (Testimonio de Claudio García, 2010).





Este imaginario sobre tesoros enterrados se tradujo en un mito que dejó tras de sí el convoy presidencial a su paso por la estación de Acocotla donde los lugareños vieron quizás movimientos extraños de los 60 vagones que avanzaban con lentitud por las vías ferroviarias y, probablemente, de vez en cuando se detenían para inspeccionar el camino en caso de enfrentar una batalla contra el enemigo.

Otro de los acontecimientos que llaman la atención fue la batalla que libraron carrancistas contra el ejército usurpador en la población de Rinconada.

A Venustiano Carranza lo atraparon aquí en Rinconada, los abuelos nos contaron que fue allí donde se llevó a cabo una batalla. Lo agarraron antes de entrar al monte en las tierras de cultivo de Don Sebastián, por eso le pusieron como apodo Carranza, porque fue en sus tierras donde apresaron a Venustiano Carranza (Testimonio de Doña Matilde, 2010).

Aquí observamos cómo se desea que el escenario local en una estación otra importante quede situado en la historia como el lugar de aprehensión de Venustiano Carranza, a pesar de que la historia oficial señala que fue en Al-



Estación de Rinconada donde Carranza tuvo el último combate militar.

jibes donde el convoy presidencial detuvo su marcha tras el sabotaje de la vía, obligando a Carranza a continuar su paso a caballo, internándose en la Sierra Norte de Puebla y estableciendo su última morada en Tlaxcalantongo, donde en un pequeño jacal, fue asesinado, acabando así con el sueño de un consti-



tucionalista que marcó el rumbo institucional del Estado y la Revolución Mexicana.

Al respecto se escribe la siguiente crónica: los trenes no marchaban con la prisa que las circunstancias requerían. Faltaban herramientas, refacciones, técnicos, entusiasmo, optimismo. Todos suspiraban por la tierra prometida: Veracruz. Cerca de la estación Rinconada se registró otro combate, Don Venustiano, en medio de la metralla, iba y venía de un lado a otro de la línea de fuego, sin cuidar para nada su vida. El 13 de mayo, ante el acoso del enemigo, más cercano según transcurrían los minutos, se vieron en la ineludible necesidad, aun a costa de poner en peligro su vida, de abandonar numerosos trenes. Se iniciaba el Calvario. El convoy se detuvo en Aljibes, estación de bandera. Los rieles habían sido levantados y la marcha era imposible. Ahora si ya sin dudar, no había más que una escapatoria: seguir a pie o a caballo, máxime que las tropas del general Guadalupe Sánchez, que dominaba en la región, a quien se había creído leal estaba operando en el campo del enemigo. Como a las cinco de la tarde arribaron a San Antonio Tlaxcalantongo, pueblecillo con unas cuantas chozas. Cuenta Urquiza que le llamó mucho la atención que en un muro de adobe se leyera: ¡Muera Carranza! El presidente dispuso que se pasara la noche allí. Los hombres se comenzaron a distribuir en las pobrísimas casitas del pueblecito, después de buscar alimento y cobijas entre los callados, taciturnos vecinos. Todo escaseaba, ni pagando caro lo que se comprara. Carranza ocupó una choza de cinco metros de largo por cuatro de ancho, paredes de tejamanil y se dispuso a descansar sumiéndose en un profundo sueño atrasado por largas noches de insomnio. De pronto se soltó la balacera. Abrieron los ojos los que dormían y se pusieron de pie al momento, empuñando sus armas. Los disparos resonaban cerca de la casita de don Venustiano. Se oyeron muertas al presidente y vivas a Obregón. Herrero los había traicionado. Al despuntar el alba después de la balacera llegó la calma a Tlaxcalantongo, un velo siniestro y fúnebre cubrió el ambiente, el acto se había consumado. En palabras de los indígenas de Tlaxcalantongo se oía la siguiente frase: “¡Mataron mero Presidente!”⁴⁴.

La presencia de Carranza en el escenario regional de la ruta del *Ferrocarril Mexicano* dejó profunda huella en la historia, la memoria y la imaginación de los actores sociales. Los acontecimientos y hechos entorno al viaje de Carranza hacia el puerto de Veracruz, desplegaron un abanico de mitos y leyendas

⁴⁴ Revista Documenta Americana, Crónica ilustrada de la Revolución Mexicana, 1967, no 74: 14-20.



que versan sobre tesoros enterrados, batallas y aprehensiones en lugares que la historiografía desconoce o no reconoce. En este sentido, el imaginario se activa para posicionar a los espacios como lugares centrales de los acontecimientos acaecidos como punto importante dentro de la historia oral regional.

El caso de Apizaco como ciudad edificada por el *Ferrocarril Mexicano* y el paso de Carranza es muestra de que la historia regional quedó en el olvido pero su permanencia a través de la memoria colectiva se ha mantenido y ha sido constantemente recreada en el presente a través del recuerdo.

Un símbolo de ambos acontecimientos históricos que nos refieren a la presencia del ferrocarril y la Revolución, quedó integrado en la conservación de un coche pullman de primera que los ferrocarrileros llamaron el “Vagón de Carranza”, y el cual se encuentra bajo resguardo de la empresa privada FERROSUR y al que dan mantenimiento en el taller que opera en la antigua estación de Apizaco.

Dicho vagón condensó el papel de los símbolos donde alguna vez ferrocarrileros fueron testigos presenciales de los acontecimientos revolucionarios,



Coche conocido como el Vagón de Carranza, resguardado en la antigua estación de Apizaco.

trabajadores que han dejado un legado a sus descendientes. El sindicato de los ferrocarrileros fungió como la institución que tenía bajo su propiedad el vagón carrancista, pero al privatizarse el Ferrocarril, estas reliquias del pasado, incluyendo las estaciones y la infraestructura ferroviaria pasaron a manos de empresas transnacionales, por lo que desafortunadamente no se puede ex-





hibir al público ya que es considerado como colección particular y propiedad privada.

Consideramos que la Revolución y la relación con el tren en una ciudad como Apizaco se evoca, como ya se ha mencionado, desde los imaginarios de los actores sociales. Es en estos hechos donde se condensan los símbolos y por tanto se recrean las imágenes acerca de un tiempo recordado desde diversas trincheras, ya sea como habitantes cercanos a las estaciones ferroviarias, como trenistas o como habitantes de la ciudad. Y en Apizaco, el imaginario revolucionario sobrevive desde su importancia como la primera ciudad rielera.





PARTE II

NACIONALIZACIÓN, HUELGA Y PRIVATIZACIÓN







2.1 El Ferrocarril Mexicano y la nacionalización por Lázaro Cárdenas

Después del periodo álgido de la Revolución Mexicana la tranquilidad nacional poco a poco se fue restaurando. Las vías del ferrocarril volvieron a transportar locomotoras con vagones llenos de carga, y los pasajeros comenzaban a realizar viajes constantes entre Veracruz y la ciudad de México. La ruta del *Ferrocarril Mexicano* daba movimiento y vida a diversas poblaciones por donde pasaba el tren. Cuatro estados céntricos de la República Mexicana crecían al paso de los furgones, los rieles y el vapor: México, Hidalgo, Tlaxcala y Veracruz, mas la ciudad de México.

También integraba varios poblados, estaciones, ramales y obras como puentes y túneles: Buenavista, en la ciudad de México era la terminal más importante, Calzada de los Misterios, La Villa y San Cristóbal, fueron las otras estaciones que se encontraban dentro de los límites de la ciudad.

Tepexpan, Xometla, San Juan Teotihuacan y Otumba, se encontraban en los límites del estado de México. La Palma, Ometusco, Irolo, Apan y Ocotepec, eran las estaciones localizadas dentro de la jurisdicción del Estado de Hidalgo. Tetlapayac, Soltepec, Calderón, Guadalupe, Muñoz, Apizaco, Acoctla, y Huamantla, pertenecían al estado de Tlaxcala cubriendo el territorio de poniente a oriente con la ruta México-Veracruz y de norte a sur con el ramal Apizaco-Puebla.

San Marcos, Rinconada, Aljibes, San Andrés y Esperanza integraban las estaciones de Puebla. Boca del Monte, Alta luz, Bota, Maltrata, Encinal, Santa Rosa, Nogales, Río Blanco, Orizaba, El puente de Metlac, Fortín, Córdoba, La Peñuela, Paraje Nuevo, Potrero, Atoyac, San Alejo, Paso del Macho, Camarón, Soledad, Purga, Santa Rita, Tejería, Tembladeras, Los Cocos y el Puerto, todas ellas pertenecientes al Estado de Veracruz⁴⁵.

Tras un recuento un tanto desalentador de la infraestructura ferrocarrilera dañada por los eventos bélicos acaecido durante la revolución, la deuda contraída por el gobierno mexicano desde que Carranza en 1914 incautó los bienes del ferrocarril a empresas extranjeras, ascendía en 1923 a 123 millones de dólares. Los acreedores europeos y norteamericanos ejercían una constante presión para que se pagara la deuda y el Estado mexicano sabía que si no

⁴⁵José Aramburu, 1980: 106-127.



liquidaba este saldo no podría obtener nuevos créditos internacionales con los cuales poder continuar la rehabilitación ferroviaria⁴⁶.

El problema de la gran deuda contraída por el ferrocarril y al ejercer ciertas acciones y esfuerzos vanos por cubrirla, el presidente Plutarco Elías Calles lanza la encomienda Pani donde se separa la deuda del ferrocarril del resto que integraba la deuda pública federal, responsabilizando a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México para cubrirla; sin embargo, esto suponía que los bienes incautados volverían a manos de compañías privadas extranjeras. Finalmente, el 1º de enero de 1926 los bienes ferroviarios fueron devueltos a las empresas extranjeras con una deuda de alrededor de 400 millones de dólares, también se realizaron ajustes del personal ferrocarrilero, despidiendo a un grupo de trabajadores que pertenecía al personal de locomotoras, provocando una huelga en Veracruz, el istmo de Oaxaca y Puebla, extendiéndose a todo el país, a pesar de ello, el presidente Plutarco Elías Calles a través de la Junta de Conciliación y Arbitraje en 1927 la declara inexistente.

Para 1929 se realizó otro recorte de personal, liquidando a 11 mil empleados, provocando el descontento de las masas laborales, quienes argumentaban que los problemas financieros se debían a la mala administración de la empresa y no a la saturación de personal ferrocarrilero. Nuevamente emprendieron otra huelga suspendiendo el servicio de pasajeros y carga en los estados de Jalisco, Sonora, Colima, Sinaloa y Nayarit. El 1º de febrero de 1933 la Federación Nacional Ferrocarrilera, la Confederación de Transportes y Comunicaciones y la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros se aglutinan en el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) con 47 mil agremiados⁴⁷.

Durante el gobierno de Lázaro Cárdenas se da el impulso a ferrocarriles bajo una política socialista y nacionalista, respaldando la lucha sindicalista de los ferrocarrileros en todo el país al reinstalar a los 11 mil trabajadores despedidos en la anterior huelga. Acto generoso que las masas trabajadoras aplaudieron brindándole su apoyo.

El 23 de junio de 1937, Cárdenas expropió los bienes de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México por causa de utilidad pública, con el fin de entregárselos a los propios trabajadores para que ellos fueran quienes administraran el sistema ferroviario; así en 1938 surge la Administración

⁴⁶ Frederick Thierry Palafox, 1998: 96.

⁴⁷ Ibidem: 98.

Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México como una corporación pública descentralizada del gobierno federal en la que los trabajadores se encargaron de la administración de la empresa, misma que atravesaba serios problemas entre ellos las malas condiciones del equipo, la gran deuda heredada, la corrupción a gran escala que la anterior administración privada había mantenido, aunado a ello, se sumó la inexperiencia de los trabajadores en asuntos administrativos y la gran recesión económica generada por la segunda guerra mundial⁴⁸.

Esta fase se vivió en el *Ferrocarril Mexicano* bajo dos situaciones importantes, la primera tenía que ver con la concesión administrativa que seguía en manos de los ingleses, si bien los trabajadores extranjeros habían perdido ya sus privilegios con la mexicanización del ferrocarril, supliéndolos trabajadores mexicanos que ahora ocupaban puestos más importantes dentro del escalafón laboral. No así la gerencia de la empresa como lo demuestra la siguiente lista:

Edward T. Kirpatrick	1865-1868
J. H. Gibas, W. H. Barrón y Antonio Escandón (que operaron juntos)	1868-1870
H. W. Mills	1870-1873
Thomas Braniff	1874-1875
Edward E. Jackson	1875-1885
Jorge Foot	1885-1901
Waldemar Brommer	1901-1903
Thomas Braniff	1903-1904
Walter Morcom	1904-1917
Bertram E. Holloway	1917-1926
J. D. W. Colmes	Mayo de 1926 a marzo de 1946

Fuente: Aramburu Garreta, José, 1980, *La vida borrascosa de un provinciano*, Costa-Amic editores, S. A., México, pp 138.

⁴⁸ Frederick Thierry Palafox, 1998: 99.



Poco más de ochenta años la “Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano” manejada por los ingleses se mantuvo en el escenario regional administrando los bienes de la ruta México-Veracruz. Fue una época que mantuvo a la ciudad de Apizaco bajo la influencia laboral inglesa. Sin embargo, Apizaco era una estación importante pues además de considerarse la conexión entre México, Veracruz y Puebla, albergaba una amplia nómina de trabajadores distribuidos en cinco departamentos: trenes, vías, talleres, alambres y oficinas. En Apizaco había un enorme taller donde un millar de trabajadores se ocupaban de arreglar locomotoras de vapor y furgones de distinta índole, aparte los trabajadores de camino integrados por el departamento de trenes y los de vía. Lo que derivó en una nueva cultura laboral mexicana sincretizada por esta tradición inglesa que había calado en los cimientos más profundos de los trabajadores del ferrocarril en Apizaco.

Pues los ingleses fueron los que iniciaron el ferrocarril aquí en México, yo casi no trabajé con ellos, casi no. Fíjate que el personal inglés ocupaban puestos pero de jefes, no metían las manos aquí para mover máquinas, y eso que sabían, pero ¡no se fueran a subir aquí porque se ensuciaban! pues siempre andaban de traje, así bien trajeados. Aquí hubo un maestro mecánico que era el maestro de todo el taller, se apellidó Fabris, Vicente Fabris y también le copió a los ingleses. Todos los días entraba al taller pero con su corbata de moño, su camisa blanca impecable, su traje, su paraguas y su gabardina así como si fuera inglés (Testimonio de Juan Ríos, 2010).

La segunda circunstancia se deriva precisamente de la importancia sindicalista donde los trabajadores mexicanos poco a poco iban apropiándose de los espacios y la administración ferrocarrilera. La nacionalización del ferrocarril en 1937 por Cárdenas trajo consigo una serie de cambios fundamentales en la concesión de trenes. En 1946 Miguel Alemán Valdés expide un acuerdo en el diario oficial en el que se decreta la creación de la Institución Pública Descentralizada del *Ferrocarril Mexicano*, con personalidad jurídica propia y con el patrimonio formado de los bienes que se especificaron en dicho decreto, incluyendo la garantía de los derechos de los trabajadores⁴⁹.

Esta acción imprimió un sello particular en la conciencia de los trabajadores apizaquenses que expresaban con orgullo el sentido de pertenencia al *F.C. Mexicano*, distinguiéndose del personal que laboraba en Nacionales. Entre las diferencias destacan la puntualidad vs impuntualidad, la eficiencia del tra-

⁴⁹ José Aramburu, 1988:141





bajo vs la ineficiencia, la formalidad vs informalidad. Constituyéndose una serie de rivalidades entre ambas corporaciones donde los trabajadores de Apizaco, sacaban la casta para defender su trabajo y calidad frente a los nacionales.

Todos los de tráfico se deslumbraban al ver a un conductor, ver un garrotero de los trenes de pasajeros pero ¡bien vestidos! Yo admiraba a todos los ferrocarrileros principalmente los de trenes ¡lo bien vestidos que andaban todos! era una cosa que cuando nosotros llegamos a los nacionales vimos la porquería, de veras, de los garroteros en unos trenes de lujo, deberían de andar bien vestidos y no con garras. No, el Mexicano siempre se distinguió por el trabajo, la aptitud y la honestidad, éramos más correctos en toditito, aunque había uno que otro medio cargado (Testimonio de Cristóbal Montiel, 2010).

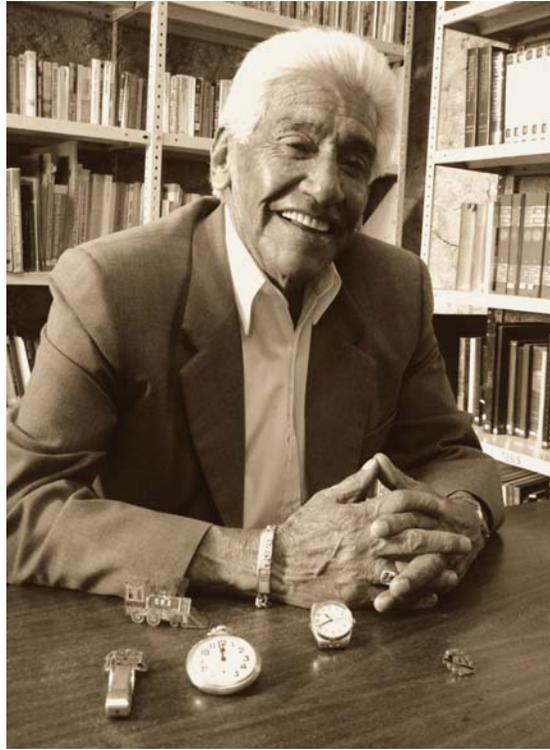
Trabajé en los trenes de pasajeros, el uniforme era azul marino con chaleco, la botonadura era dorada para el conductor y para el garrotero era el mismo uniforme nada más que la botonadura era de plata con el escudo del Ferrocarril Mexicano. Nosotros le teníamos mucho cariño a la palabra “mexicano”. En talleres éramos los mejores de la República, los del Ferrocarril Mexicano, con el personal más eficiente, más conocedor. En lo que respecta a los trenes sus tripulantes en el tren de pasajeros, con el uniforme impecable siempre con camisa blanca, muy caballerosos, muy elegantes. Teníamos la disciplina inglesa muy respetuosos de todo el mundo adentro y afuera en la calle (Testimonio de Sergio Delgado, 2010).

El papel de la nacionalización apuntaló la cultura trabajadora ferrocarrilera en Apizaco. Fue la base para el desarrollo de actividades dentro y fuera de los trenes. La ciudad de Apizaco fue creciendo junto con el espíritu sindicalista. La lucha y la garantía por los derechos laborales imprimieron un sello particularmente obrero a la ciudad. Engrosando las filas de trabajadores que junto con sus familias daban vida a un espacio urbano donde proliferaban pequeños negocios: restaurantes, fondas, hoteles, bares, cantinas, cines, etc.

Aquí en Apizaco concurríamos a algunos bares y también nos íbamos “de rompe y rasga” al danzón con las grandes orquestas que eran la sección 3, el Escuadrón Melódico, Amigos de la Noche y otros. En la ciudad de México, para bailar algunos lugares eran: El Caracol, El Gusano. Y también íbamos a los cabarets había el Dos equis y El prado (Testimonio de Manuel Salazar, 2010).

El F.C. Mexicano se ganó un prestigio y un lugar en la historia del ferrocarril a nivel nacional, había logrado mantenerse como una concesión con su propia





Sergio Delgado, conductor de trenes y jubilado del ferrocarril en Apizaco.

estructura administrativa; sin embargo, las presiones por integrarse a Ferrocarriles Nacionales de México eran constantes.

El primer golpe que recibe el *F.C. Mexicano* es en el periodo de Miguel Alemán Valdés en el mismo año (1946) en el que se acuerda su concesión como empresa pública con personalidad jurídica independiente. El presidente de la República en turno solicita en el extranjero un préstamo de 20 millones de dólares para iniciar un plan de mejoras adicionales conocido como el Plan Alemán, donde se pretende ensanchar las vías del Ferrocarril Interoceánico y de la Línea de México a Acámbaro, rehabilitar las vías de las principales líneas del norte y del sureste del país; construir nuevas estaciones en seis de las principales plazas del sistema e instalar un taller para máquina diesel en San Luis Potosí⁵⁰.

El hecho de abrir un taller más especializado en máquinas diesel en San Luis, en lugar de capacitar a los mecánicos de Apizaco para actualizarse en la reparación de estas locomotoras, mostraba el desinterés del gobierno por

⁵⁰ Frederick Thierry Palafox, 1998: 102.



apoyar a la concesión del *F.C. Mexicano*, sobre todo, en el área de talleres que durante muchos años, se habían dedicado a la reparación de máquinas a vapor, consideradas como obsoletas para esa década. Otra acción que mostraba el inminente desmantelamiento de la ruta México-Veracruz del *F.C. Mexicano*, era el equipamiento del Interoceánico como una ruta principal para llevar fletes de Veracruz a México. Situación que mostró más que la mejora en la eficiencia del servicio, un capricho de las autoridades para restarle presencia a una ruta que había dado origen al ferrocarril en el país.

Aramburu señala que de la región del Istmo llegan a Tierra Blanca muchos carros con carga, cuyo trayecto lógico es seguir rumbo a México vía Córdoba por el *Ferrocarril Mexicano*, los cuales son desviados inauditamente hacia Veracruz, obligándolos a recorrer 155 kilómetros más para hacerlos llegar a México por la vía del Interoceánico, y lo que es más inaudito, la carga que ya está en Córdoba, es llevada hasta Tierra Blanca y después a Veracruz, haciéndolo viajar 250 kilómetros más para que el Ferrocarril Interoceánico sea utilizado⁵¹.

En 1954 la presión por fusionar el *F.C. Mexicano* con el Interoceánico y con ello desaparecer los talleres de Apizaco, Orizaba y Puebla, para reintegrarse al taller de Nonoalco, obliga a las autoridades estatales de Tlaxcala a interceder por los intereses de los trabajadores Apizaquenses.

Emilio Sánchez Piedras entonces diputado federal defiende al taller de Apizaco con sus mil trabajadores, argumentando que de cerrarse esta fuente de trabajo se lesionaría la economía de Tlaxcala al grado de posiblemente desaparecer la propia ciudad rielera pues sus 30,000 habitantes se mantienen exclusivamente del ferrocarril, de manera directa e indirecta, ya que el pago de nómina de un millón de pesos quincenales para los trabajadores ferrocarrileros que se encuentran en talleres circulan por toda la ciudad entre pequeños negocios que satisfacen las necesidades de los habitantes, por lo que su desaparición provocaría la extinción de una ciudad que se ha mantenido gracias a las actividades que se desarrollan exclusivamente por el ferrocarril⁵².

La intervención de Emilio Sánchez Piedras muestra la importancia que reviste el taller de Apizaco donde se realizaban reparaciones a las locomotoras y los furgones averiados. Un taller que tenía un fuerte compromiso con el trabajo y donde había un área para “máquinas calientes” llamada el plato gira-

⁵¹ José Aramburu, 1988: 104.

⁵² Ibidem:102.



torio, una rotonda donde el centro del círculo estaba sumido a modo de esfera cónica, servía para que los mecánicos repararan algún desperfecto sin necesidad de levantar las locomotoras con gatos hidráulicos ya que el tonelaje era excesivo y se corría el riesgo de que los gatos colapsaran. Allí se hacían reparaciones de locomotoras que estaban en servicio.

Como parte del desmantelamiento del taller que las autoridades pensaban realizar, los materiales escaseaban en el almacén que surtía de herramienta y refacciones a los maestros mecánicos. Por lo que a menudo los paileros, los herreros y los torneros del taller diseñaban y elaboraban las propias refacciones y en muchas ocasiones, el ingenio de los mecánicos de los talleres sacaba adelante las reparaciones.

Los nacionales de México no nos querían y no nos quisieron, total fue una cosa tremenda, decían que Apizaco no servía para el ferrocarril, que el mejor taller estaba en Aguascalientes y les demostramos que aquí se hacían mejores reparaciones, y mejor conservación que allá en Aguascalientes. El otro taller estaba en San Luis Potosí de las máquinas diesel entonces nos tiraron hasta donde no (Testimonio de Cristóbal Montiel, 2010).

Aquí en Apizaco repararon la máquina de Guanajuato, así quedó después de que la arreglamos. Allí había unas chocadas que reparamos acá. Éramos 800 trabajadores eso es lo que tenía Apizaco, trabajar en el taller, reparar, ¡le entrábamos a todo!, salían las máquinas preciosas, flamantes, desde las ruedas nuevas, valeros, los pisos, puertas, ¡todo lo hacíamos ahí!, teníamos las herramientas para hacerlo. Salían las unidades, así como está el carro escuela, con sus bancas, sus pizarrones, todo lo hacíamos en el taller. Esa era la cualidad del taller de Apizaco y yo tenía que ser así porque mi papá fue muy buen trabajador, era muy exigente, para él no había nada en el mundo más que su trabajo (Testimonio de Alejandro Rossano †, 2010).

Era yo universal en el taller, porque arreglaba desde una máquina de escribir hasta una locomotora porque llevaba cepillos, presas hidráulicas, martinetes de aire, toda la maquinaria, yo estuve ahí. Sabía arreglar combinación de candados, diario se tenían que abrir candados porque a alguien se le olvidan las llaves:

-¿Nos puedes abrir?

-No es mi chamba pero bueno lo intentamos

Ya nos daban una bolsita de cacahuates. Yo fui muy cercano a Alejandro Rossano, tenía reuniones en México y decían:

-No pues que hace falta arreglar esto.

-Yo señor, allá en Apizaco lo hacemos, tenemos capacidad.

Y nos traía el trabajo (Testimonio de José Vargas, 2010).



Mini herramientas elaboradas por José Vargas conocido como "Manos de seda".

Entre el periodo de la nacionalización y el desarrollo de la lucha laboral y sindicalista los trabajadores del *Ferrocarril Mexicano* fueron consolidando una identidad particularmente regional. Fue un periodo de alta conciencia de la lucha por los derechos laborales, el orgullo de pertenecer a una empresa que se esmeraba en mantener altos índices de calidad, con un gran número de sindicalizados que día a día inundaban las calles de Apizaco, por la mañana y por la tarde, como un mar azul en movimiento, trabajadores con su pantalón de peto, ingresando o saliendo del taller, al sonido del silbato que indicaba una nueva jornada laboral.

Apizaco creció como una ciudad netamente rielera y fueron los ferrocarrileros los que comenzaron a organizar las actividades extra laborales. En el deporte se realizaban torneos de fútbol, béisbol, box y ciclismo. En cuanto a la vida social, se creó el Club de Leones por un grupo de entusiastas ferrocarrileros que organizaban bailes de etiqueta.

Un evento importante fue la construcción de la catedral de Apizaco y la subida de la campana a la torre del templo. Por convocatoria del sacerdote de la iglesia, invitó a la población a participar en la edificación del templo católico, respondiendo de manera entusiasta al acarrear piedra de la cantera que está muy cerca de la ciudad. Cuando la campana fue fundida gracias a los metales que se juntaron por donación de la gente que entregaba aretes, anillos, pulseras y collares, fueron los mecánicos del ferrocarril los que subieron la campana, ya que por sus dimensiones y peso las grúas utilizadas

eran insuficientes; pero como los mecánicos se habían acostumbrado a trabajar con máquinas de gran tonelaje, se las arreglaron para subir la campana y colocarla en la torre principal.

Tenemos como imagen a la Virgen de la Misericordia, porque es la patrona de Apizaco. El ferrocarril apoyó mucho para hacer la iglesia, toda la piedra labrada de la iglesia fue hecha por manos de obreros pero la mayoría del material los cinceles y la picadera para picar la piedra se hacían en el taller del ferrocarril (Testimonio de José Vargas, 2010).

Angélica Vargas Rossano al respecto, escribe lo siguiente: *Corre el año de 1950 cuando, a iniciativa del párroco Marcial Águila González y de su colaborador, presbítero Álvaro Ramírez H., así como de un grupo de fervientes y entusiastas católicos de esta progresista urbe rielera, encabezado por los señores Bernardino Vargas García y Facundo Velázquez cuyos nombres quedan perpetuados en el bronce de la sonora campana, se dan a la tarea de recolectar entre toda la población, dinero, llaves, monedas, desperdicio de fundiciones, rebabas metálicas [...]. Durante aproximadamente tres meses de trabajo en los preparativos para la fundición, se construyó el horno, se cocieron los moldes de barro para los grabados que llevaría la campana [...]. El jefe de los fundidores, con una cera bendita que prendió en la lámpara del Santísimo, con sumo cuidado y casi como en procesión, llevó el fuego para prender el horno que durante más de 24 horas continuas hubo necesidad de mantenerlo vivo [...]. Todo el proceso de fundición fue motivo de romería en la Ciudad [...]. Después de ocho días, habiéndose logrado el enfriamiento del metal se dispusieron las garruchas para sacar la campana [...] se colocó la cuerda en la corona que es de cuatro gajos y se inició el intento de elevarla, digo intento, porque la garrucha se rompió y hubo la necesidad de traer garrucha de acero de 2 toneladas del taller del ferrocarril, cuyo personal se distinguió por su eficaz, cuanto desinteresada ayuda, bajo la dirección del maestro mecánico don Filogonio Lezama (padre)]⁵³.*

De acuerdo a Vargas Rossano, una vez iniciada la proeza de sacar la campana de la casa de don Bernardino Vargas, se necesitó de la ayuda nuevamente del taller de ferrocarril, para prestar los rieles que sirvieron como el medio para subir la campana hasta la torre de la basílica.

Estas situaciones hacían que la ciudad creciera a un ritmo acelerado día con día, por un vaivén constante en la gran estación de pasajeros, así como los trabajos que realizaban los ferrocarrileros en el taller de Apizaco. Era una

⁵³ Angélica Vargas Rossano, 1993: 1-6.



PARTE II NACIONALIZACIÓN, HUELGA Y PRIVATIZACIÓN

67

época donde el dinero ganado por el trabajo generado por el ferrocarril era destinado a la compra de despensa, educación de los hijos ferrocarrileros, eventos festivos socio religiosos, deportivos y también para el gasto en los lugares de diversión y esparcimiento como pulquerías, bares, cines, cantinas y neverías, en el que los pobladores veían transcurrir los días, los meses y los años.



2.2 La huelga de 1959 y el desmantelamiento del Ferrocarril Mexicano.

La tensión entre la parte patronal de Ferrocarriles Nacionales de México con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STRFM) se fue acrecentando. Por un lado las crisis económicas y la devaluación de la moneda nacional encarecían el nivel de vida de la población mexicana, incluyendo a los trabajadores del ferrocarril; por la otra, el poder del Sindicato Ferrocarrilero aumentaba con el paso del tiempo, pues era uno de los principales gremios que aglutinaba a miles de trabajadores en todo el país.

Las amenazas de huelga iban en aumento, en 1957, durante la administración de Adolfo Ruíz Cortines, los ferrocarrileros protestaron ante la política salarial de la empresa, exigieron un incremento de 350 pesos mensuales por trabajador y que se diera una democracia sindical de lo contrario se convocaría a una serie de paros escalonados hasta llegar a un paro total del sistema si sus demandas salariales no eran atendidas⁵⁴.



Manifestación ferrocarrilera en Orizaba Veracruz. Foto de archivo de la oficina de jubilados del STRFM.

¿Pero quién lideraba estas demandas laborales? Su nombre Demetrio Vallejo, zapoteco. Oriundo de Espinal Oaxaca, allá por el istmo de Tehuantepec.

⁵⁴ Frederick Thierry Palafox, 1998: 102.



Fue autodidacta apenas alcanzó el tercer grado de primaria, considerado el dirigente más destacado de la insurgencia ferrocarrilera de 1958-1959. Bajo su dirección mediante tres oleadas sucesivas de paros se lograron importantes conquistas laborales. La primera el 28 de junio de 1958 se dio un aumento salarial de 215 pesos al mes directo al tabulador, que para muchos trabajadores significó un incremento del 100%. Con la segunda se ganó atención médica y medicamentos a familiares de los trabajadores, casas habitación, pago de ayuda para renta y un fondo de ahorro del 10%. Y en el tercer paro se logró la celebración de elecciones extraordinarias⁵⁵.

El 12 de julio de 1958 se instaló la Convención Sindical Extraordinaria donde se eligió a un comité encabezado por Vallejo como Secretario General, pero la Secretaría General, la empresa y los dirigentes charros desconocieron al nuevo comité, sin embargo la convención respaldó al nuevo Secretario General e inició paros escalonados a partir del 26 de julio. Gobernación tuvo que negociar pero aún mantenía su postura con respecto a no reconocer a Vallejo como líder ferrocarrilero. Por lo que la convención suspendió las pláticas y reanudó los paros. El 2 de agosto de 1958, la fuerza pública, integrada por militares y policías, allanó las instalaciones de las secciones 15, 16, 17 y 18 del Distrito Federal, por lo que Vallejo convocó a un paro total.

El 3 de agosto se realizó una manifestación que fue brutalmente reprimida por el Estado. Sin embargo, esto causó la molestia y el enojo de otros sectores de la población: maestros, electricistas y petroleros estallaron en huelga por solidaridad. El gobierno cedió a las demandas y se convocó a elecciones extraordinarias, llevándose a cabo del 7 al 22 de agosto de 1958 conteniendo José María Lara del grupo "14 de octubre" comandado por el charro Díaz de León, contra Demetrio Vallejo. El resultado una aplastante victoria de Demetrio Vallejo con 59 759 votos a favor y solo 9 para su incipiente contrincante.

El 27 de agosto de 1958 Vallejo tomó posesión al cargo de Secretario General del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Una de las acciones principales que sostuvo fue mandar al presidente López Mateos una serie de propuestas para elevar el nivel operativo de la empresa: revisar tarifas, ajustar los subsidios, reestructurar las cuotas arancelarias, eliminar 868 plazas de confianza, cancelar las consolidadoras de fletes, las documentadoras de express, los subsidios a grupos sindicales y controlar de manera rigurosa los contratos otorgados por la empresa; además solicitaban

⁵⁵ Frederick Thierry Palafox, 1998: 103; Demetrio Vallejo, s/f: 1.



un aumento salarial del 16,66% sobre los 215 pesos que se les había otorgado entre otras prestaciones⁵⁶.

Como el gobierno se negó rotundamente a cumplir estas observaciones y las demandas expresadas, el 28 de marzo de 1959 estalló una segunda huelga general en los Ferrocarriles Nacionales de México, El Ferrocarril del Pacífico, El *Ferrocarril Mexicano* y El Ferrocarril Terminal de Veracruz. El gobierno en respuesta liquidó a más de 9 mil trabajadores, encarceló a otros más y el ejército ocupó las instalaciones y la infraestructura del ferrocarril a nivel nacional.

Cuando la huelga esa, yo estaba chamaco en el '59 parecía como una película de esas de la segunda guerra mundial, se soltaron avionetas sobrevolando Apizaco, que feo, porque a todos los trabajadores los corrieron, los sacaron, los encarcelaron, se hizo todo eso (Testimonio de Arturo Stevenson, 2010).

Mi cuñado, estaba en el sindicato, se sentó en la mesa en el lugar del secretario, el secretario ya no estaba, ya se había ido, ya lo habían tomado preso. Pues él se sentó, llegó un oficial del ejército y lo pepenó, o sea lo detuvo, y mi cuñado estaba escribiendo una canción que estaba oyendo en el radio en taquigrafía, por ese simple hecho se lo llevaron porque ese oficial pensó que era un mensaje en clave, no sabía que era taquigrafía. Le exigía que le dijera que estaba escribiendo (Testimonio de Sergio Delgado, 2010).

El 14 de abril de 1959 se acusa a Vallejo de los delitos de disolución social, ataques a las vías generales de comunicación, amenazas contra la economía y el que se equipara a resistencia de particulares⁵⁷.

En el *F.C. Mexicano* las cosas no eran alentadoras, por el apoyo a Vallejo y participar en paros convocados desde el 26 de marzo de 1959, fueron disueltos los contratos individuales de todos los trabajadores, afectando la economía de toda la ciudad de Apizaco⁵⁸. Al igual que en otras partes del país, delegados y personal fueron perseguidos por el Estado. Algunos huyeron, se escondieron y por supuesto fueron despedidos.

El caso de delegados sindicales y representantes de gremios tuvieron un castigo ejemplar llevándolos a la cárcel, fueron despedidos o perseguidos como el siguiente testimonio que aquí se presenta:

⁵⁶ Frederick Thierry Palafox, 1998: 103; Demetrio Vallejo, s/f: 2.

⁵⁷ José Aramburu, 1988: 131.

⁵⁸ *Ibidem*: 132.



Estación de Apizaco en 1958. Foto de archivo familiar de Efrén Vázquez.

Se vino la situación de la huelga y yo era representante por mecánicos. Fue en el '58 ton's ya tenía un puesto allí, pero yo todavía no tenía la categoría ya de planta de mecánicos, seguía siendo eventual. Iba a la junta y allí decían lo que teníamos, no pues Vallejo nos instruyó. Yo defendía siempre la situación de los trabajadores de mi gremio, tenía el apoyo de Vallejo, convivíamos con él, aquí venía. El que se revelara Vallejo pa' nuestros sueldos, pues el trabajo que hacíamos, el sueldo que teníamos no era merecedor. Yo le creía, prometía y prometió muchas cosas. A Luis Gómez Zeta lo convencieron los del gobierno para que él metiera la división. Luis Gómez Zeta no era del Mexicano tuvo muchos puestos, fue una gran persona, pero lo convencieron para que se volteara a favor del gobierno.

Fue triste y doloroso porque todos se quedaron sin trabajo, llegó el ejército, ya estábamos en huelga cuando vino el ejército. En realidad el gobierno fue el que decidió lo que había de pasar. Una "limpia" para todos los que estábamos con Vallejo. Él era el líder de nosotros los ferrocarrileros, cerramos filas pero nos la desconcharon. Hubo mucha gente en la cárcel y yo me libré pero no dejé de salir en el periódico. Hacíamos huelgas, parábamos el tren, no precisamente detenerlo totalmente porque la gente, qué culpa tenía de que paráramos el tren. Una o dos horas se paraba y ya después se le daba la salida, era una oposición para que vieran que podíamos parar. Así inició y ¿qué hizo el gobierno? Teníamos electricistas, petroleros apoyándonos, ¡esto va a ser mundial! en algún momento pensamos. Entonces tuvo que intervenir el gobierno. Hubo muertes, hubo golpeados, los agarraron, los enchapopotaban, les echaban chapopote a los huelguistas y luego plumas, fue algo tremendo, lo permitió el gobierno. Las demandas eran justas es como el hijo que se revela a su papá:

-¿No vas ir a la escuela?

-No voy papá si no me compras un traje o alguna cosa que necesito para estudiar, no voy.

Y el padre accede para comprarle el traje y pueda ir a la escuela. Algo así nosotros queríamos. Que nos aumentaran nuestro sueldo porque creo que ganábamos menos



que los nacionales y teníamos el mismo derecho por ser ferrocarrileros. Había una división, aquí era la sección 3, allá era la sección 18. Entonces vino mucha gente de la calle, entraron los esquiroleros, entró mucha gente a ocupar los puestos. Ya con el ejército, en un pueblito me escondí, salí disfrazado con el sombrero de mi suegro porque me andaban buscando, estuve 15 días casi prófugo. A Vallejo, ya lo habían encarcelado ya lo tenían preso, estuvo 11 años.

Me dijeron desde este momento deja usted de ser ferrocarrilero así que queda usted sin trabajo, lo van a liquidar, entonces a ver cuál va a ser su destino, yo lloré (bueno no precisamente llorar) fui a ver al maestro mecánico y me dijo:

-Eres agitador y no se puede que le demos trabajo.

Como a la semana, después de lo de la huelga me mandó a traer Rafael Ruiz, y que voy a verlo

-¿Que pasó maestro?

-Mira conozco tu trayectoria y aquí no tienes oportunidad de trabajar, aquí en Apizaco no. Se suscitó que solicitan mecánicos relevadores, es una categoría más alta, ya no de ayudante, ya como oficial, pero te vas a ir a México y vas a trabajar tres días a la semana relevando a los tres turnos. Vas a trabajar un turno en la noche, un turno en la mañana y un turno en la tarde los otros días haber por donde le buscas. Era un 3 de Mayo del '59 me fui desterrado de mi rancho, por borracho, parrandero y jugador. Me embarqué en el tren de la tarde. Me despedí de mi novia y me fui. Se siente tristeza y soledad (Testimonio de Cristóbal Montiel, 2010).

Otros trabajadores del ferrocarril en Apizaco fueron también perseguidos, muchos de ellos reinstalados en otras áreas de trabajo pertenecientes a Ferrocarriles Nacionales de México. La idea del gobierno era desmantelar la organización de F.C. Mexicano y mucho de su personal fue recontratado en la ciudad de México, donde los ferrocarrileros y las familias de ellos tuvieron que migrar de tierras tlaxcaltecas y comenzar de nuevo en la gran urbe:

A mi papá le dijeron se va tener que ir, pero mi papá ahora si que les hizo la chillona porque pues tenía 6 hijos y decía:

-¿Qué hago, qué voy hacer? Yo no los voy a dejar así, cómo voy a dejar morir a mis hijos de hambre.

Y le decían:

-Bueno hay dos opciones, o te liquidamos o te vas a trabajar a México.

Entonces él decidió irse a trabajar a México, para seguir manteniendo a los hijos. Fue la opción que tuvo mi papá, se fue a México, allá estuvo trabajando en el Valle de México como soldador, y ahí estuvo muchos años. Posteriormente, nosotros pues nos fuimos a vivir a México. Nuevos en México pues no conocíamos nada de la capital, estábamos chamacos todos, sin saber nada en México, ¿pues qué hacíamos? Pues ya ni modo, instalarnos donde consiguió mi papá su casita y llegamos a vivir en la casa. Ahí tardamos, pues buen tiempo. De ahí nosotros no teníamos modo de



trabajar ¿cómo le hacíamos, qué hacíamos? Ni estudiábamos, ¿a dónde nos metía mi papá? No le alcanzaba a mi papá, ya cuando quiso ya no se pudo, porque en ese entonces mi mamá tenía una prima en el ejército que era paracaidista, le comentó que si quería echarle la mano a uno de sus hijos, dos tres, para entrar al ejército y le dijo sí mándamelo, y me mandó a mi, salí sorteado. La verdad no teníamos nada que hacer en México andábamos de vagos y la verdad no nos gustaba, queríamos hacer algo, tener algo, poder trabajar en algo para poder estudiar, ya no se nos dio. Entonces me mete mi tía y entro yo al ejército en el '66 entré al ejército. Y del '66 hasta '71 estuve yo en el ejército (Testimonio de Héctor Schiaffini, 2010).

A otros trabajadores del ferrocarril, la huelga les tocó durante su jornada laboral algunos de ellos como telegrafistas o jefes de estación, en las estaciones de los ferrocarriles a donde se presume también llegaron miembros del ejército para controlar a todos los trabajadores.

Cuando la huelga, sencillamente, se metían unas demandas, se pedían demandas sobre el mejoramiento de muchas cosas, entonces estando yo en la estación aquella me llegó un comando y me sacó de la estación, se hicieron ellos cargo de la oficina, pero pues dicen que “zapatero a sus zapatos”, no sabían nada, ellos sabían manejar sus armamentos pero cosa de oficina pues no. Yo estuve ahí, teníamos casa habitación por parte del ferrocarril, no me quiso dar las llaves, las entregué, yo estuve ahí, bueno es más hasta yo les llevaba su cafecito, no había qué comer, un lugar deshabitado, les decía:

-Vengan a echar un taco ándenle.

O sea que yo no tuve ninguna represalia por parte de ellos yo les llevaba su cafecito, su pan, estuvimos así como ocho días, más o menos en lo que se resolvió todo y ya, nos ordenaron que reiniciáramos nuestras labores y ya a trabajar (Testimonio de Daniel Reyna, 2010).

Después de la huelga del '59, el despido y reubicación de los trabajadores del F.C. Mexicano, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, fue tomado por dirigentes charros, que defendían los intereses de la parte patronal. Se recrudecieron los vicios que década tras década habían sumido en una profunda crisis a Ferrocarriles, tanto funcionarios como delegados sindicales fueron cómplices de diversos niveles de corrupción. La compra de maquinaria de uso era adquirida como nueva a un precio estratosférico. Los trenes de pasajeros reportaban números rojos cuando se sabía que los responsables se hacían de bienes inmuebles, y se sospechaba de un enriquecimiento ilícito, que solo podía explicarse por desvío de fondos.





Pues, todo el tiempo dijeron que operaban con números rojos, pero ahorita los actuales de empresas que han agarrado ferrocarriles han subido digamos un 400% de utilidad, entonces ahí ¿hay números rojos?, no lo hay. Llene usted un jarrito de agua, haber si no lo llena, ahora una coladera, ¿la llenaría usted? ¡Pues no! Eso pasaba en ferrocarriles había muchas fugas por todos lados, mala administración, malos manejos, ¡tantas cosas! Es como en todo negocio, en una tienda, si usted tiene una tienda y todos cobran, esa tienda se va para abajo, digo como un ejemplo muy simple ¿verdad?, pero si tiene usted un solo cajero pues todo entra en una sola caja, y aquí en ferrocarriles pues, desgraciadamente, todo mundo metía mano. Hay tantas cosas que se dicen, había un sistema, había unas líneas trazadas que nunca se llevaron a cabo: México-Acapulco, el tren quedó nomás hasta Balsas, Guerrero y de ahí ya no pasó, dicen que en ese tiempo estaba un concesionario muy rico que estaba dentro del gobierno, que era dueño de las líneas de transportes de autobuses y ese creo que puso algo de peros ¿no?, piedritas en el camino para que nunca se realizara esa línea, otra línea que nunca se hizo fue la de Tampico, vía corta. De Honey, Hidalgo a Tampico, que nada mas quedó la pura puntita ¿no?, otra de Durango a Mazatlán, inclusive había túneles pero nunca se llevó a cabo. En ferrocarriles, digamos que toda la vida tuvo pues, pienso yo que intereses de por medio, ¿para qué? No sé. Pero si se hubiera hecho tendríamos ahorita un ferrocarril eficientísimo (Testimonio de Daniel Reyna, 2010).

Apizaco tenía mucha cosa del ferrocarril, en el almacén había desde una aguja hasta de todo. Para abastecer el taller, pero se abastecía todo el mundo el que podía no solo para ferrocarril. Esa fue la desgracia del ferrocarril, que fue saqueado, desde el de más arriba hasta el de más abajo. Una broquita mal puesta pues la ocupaban y se la llevaban. Los de arriba robaban a manos llenas. Cuando López Portillo, le encargó a su hermana la deschatarrización fue cuando tiraron la casa redonda, y sentías feo, eran millones, miles de toneladas que se le vendió a ATLAX que era una fundidora. La casa redonda tenía una infraestructura hecha a base de puros rieles y tiró casi la mitad. Lo dejaron caer, no querían invertir. Platícalo con gente de transportes, también era un robadero, las góndolas venían llenas de azúcar y ahí se iban a robar azúcar. A manos llenas, entonces ¿cómo no iba a tronar una empresa?, si por todos lados tenía fugas. Generó mucho dinero, ¿cuánto podía transportar un camioncito de tres toneladas y un tren que transportaba 50 toneladas? era mucha la ventaja del ferrocarril para el transporte, generaba más dinero (Testimonio de José Vargas Rossano, 2010).

Estas circunstancias se sumaron a la desaparición de la concesión del F.C. Mexicano independiente de la ruta México-Veracruz, ya que fueron absorbidos por Ferrocarriles Nacionales de México. El Congreso de la Unión expidió un decreto, mismo que con fecha 19 de diciembre de 1960 que promulgó el presidente Adolfo López Mateos, donde se estipula la desaparición de la ins-





titución pública descentralizada *Ferrocarril Mexicano*, creada por decreto el 6 de diciembre de 1946, en consecuencia todos los bienes muebles e inmuebles aportados y adquiridos pasaron a manos del Organismo Público Descentralizado y denominado Ferrocarriles Nacionales de México⁵⁹.

Esta situación se reflejó en una serie de despidos colectivos y reubicación del personal en otros talleres pertenecientes a Ferrocarriles Nacionales de México, quedando menos de la mitad del personal que antes ocupaba el taller de Apizaco, en otra época considerado como uno de los más comprometidos con el trabajo para reparar las máquinas de vapor, con todo un abanico de especialidades como carpinteros, fogoneros, mecánicos, cobreros, paileros y herreros. La disolución de la Huelga, la represión violenta ejercida hacia el movimiento por la lucha laboral de trabajadores ferrocarrileros y el desmantelamiento del *F.C. Mexicano* terminaron con una cultura del trabajo que en el siglo XIX había iniciado una compañía inglesa en la región de Apizaco.

¿Era el fin del *F.C. Mexicano*? Como institución oficial, sí. El gobierno y una empresa con apoyo incondicional del Estado, que había crecido bajo los vicios de malos manejos administrativos y unos crecientes actos de corrupción, absorbieron al *F.C. Mexicano*, desmantelando a su personal, muchos de ellos liquidados o reubicados en otros centros de trabajo, dejando a poco menos de la mitad del personal que laboraba en los talleres que se concentraban en la ciudad de Apizaco y Orizaba. Sin embargo, la tradición y la identidad de los ferrocarrileros en la ruta México-Veracruz, era representada con orgullo y dignidad.

Después de Apizaco, trabajé muchos años en Orizaba, trabajaba en las noches, entraba a las 12 y salía a las 7, dormía en la mañana y cuando mis hijos llegaban de la escuela comía con ellos. Las máquinas diesel no usaban muelles, eran grandotes, de este grueso y no había resortes. Y que les digo:

-¡Allá los hacemos señor, en Apizaco!

-¡No me vengas a decir!

-Si allá en Apizaco los hacemos

-Necesitamos un resorte de tanto por tanto.

-¡Si señor!

En el almacén había material, teníamos un almacén buenísimo, de fierro, llegaba a la esquina, había anaqueles cuadrados, redondos, triangulares y de todas medidas. Era un almacén muy bonito, y pues, ¡a hacer los resortes! Endurecíamos los fierros con aceite.

⁵⁹ José Aramburu, 1998: 142-143.





-Ahora, ¿qué se les ofrece?

-La máquina ya no se para, ya está lista, con resortes nuevos.

-¿Dónde está la máquina?

-Se fue a México señor.

¡Si que trabajábamos bonito! Hacíamos de todo, cada quién en su departamento, el herrero hacía las hachas caseras, martillar, ahorita le entramos ¿quién hacía eso? Todo mundo tratando de no hacer nada, y nosotros lo hacíamos. Para mi todo fue precioso (Testimonio de Alejandro Rossano †, 2010).

El estigma y el símbolo de la primera ruta rielera que hubo en el país y que los identificaba como *Ferrocarrileros del Mexicano* se perpetuó generación tras generación, a través del tiempo, ya que muchos de éstos trabajadores eran hijos, nietos o bisnietos de los primeros que llegaron a la región de Apizaco. Entre las familias ferrocarrileras se pueden citar a los Stevenson donde algunos miembros de sus cuatro generaciones dedicaron su vida al ferrocarril. Los Algarra que también mantenían la tradición de vivir por y para el ferrocarril. El apellido Delgado también figuró como parte de la gran familia ferrocarrilera. Los Schiaffini, Celada, Rossano, Vargas, Fragoso, León, Montiel, Tejeda, Castañeda y una larga lista de apellidos cuyas generaciones se iban sumando al espacio laboral que ofrecía el *F.C. Mexicano*.



Grupo de jubilados ferrocarrileros en el edificio del STFRM, sección 3 de Apizaco.



2.3 La privatización: el ocaso de un *modus vivendus* ferrocarrilero.

El desmantelamiento del ferrocarril como empresa paraestatal tuvo sus orígenes en la modernización de algunas áreas que inició Miguel de la Madrid, sin embargo, los resultados no fueron los esperados, ya que las ineficiencias del sistema mantenían, en un estado deplorable, las instalaciones y la infraestructura del ferrocarril. El 7 de noviembre de 1986 el presidente Miguel De la Madrid canceló las concesiones de los ferrocarriles Chihuahua al Pacífico S. A. de C. V.; Sonora Baja California, S. A. de C. V.; Del Pacífico, S. A. de C. V.; y de la empresa Servicios de Coche Dormitorio y Conexo, S. A.; fusionándolas con Ferrocarriles Nacionales de México. Resultando de ello un sistema organizado en cinco grandes regiones: Pacífico, Noroeste, Noreste, Centro y Sureste.

La integración de todas las concesiones a Ferrocarriles Nacionales de México y la nueva forma de accionar la organización del trabajo preparó el terreno para dar inicio a un proceso de privatización de esta empresa paraestatal. En 1994 la situación de Ferrocarriles Nacionales de México era desalentador, existía una falta de apoyo e inversiones importantes para su modernización, ofrecía tarifas y precios por debajo de los costos reales, una enraizada corrupción en todos los niveles, los bajos salarios, recorte de prestaciones y el crecimiento acelerado de la red de carreteras a lo largo y ancho de todo el país⁶⁰. La agonía había llegado para una paraestatal que tuvo su época dorada y mantuvo a millones de familias ferrocarrileras en todo el país.

En el mes de enero de 1995, el entonces presidente de la República, Ernesto Zedillo Ponce de León, presentó una iniciativa de reforma al cuarto párrafo del artículo 28 constitucional, con la finalidad de permitir la participación social y privada, nacional y/o extranjera, en la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

De acuerdo a una nota publicada por Fabiola Martínez en el periódico La Jornada, se venía gestando la privatización desde 1988, cuando les dijeron que dicha acción de Ferronales (con la concesión en algunas áreas no pondría en peligro la rectoría del Estado ni la soberanía nacional). Inclusive, el director de la paraestatal, Carlos Orozco, les aseguró en 1989 que ésta seguiría siendo una empresa auténticamente mexicana. Los años transcurrieron y también el

⁶⁰Frederick Thierry Palafox, 1998:110.

deterioro del sistema ferroviario y la productividad. Luego vinieron los retiros voluntarios, hasta que en 1995 el entonces presidente Ernesto Zedillo envió al Congreso la iniciativa de reforma al artículo 28 constitucional, *luz verde* a la privatización total de la red. Esta se dividió en cinco tramos para concesionarla a igual número de compañías, encabezadas por Grupo Ferroviario Mexicano, con capital de la empresa estadounidense Union Pacific Railroad, a cuyo consejo de administración pertenece desde el año pasado [2002] el ex presidente Ernesto Zedillo, quien fue precisamente el que abrió la puerta al capital extranjero en el sector. A los cerca de 40 mil empleados que fueron despedidos desde febrero de 1992 con el parapeto del retiro voluntario -y años más tarde con el pretexto de la “modernización” de la empresa- les descontaron (según consta en los recibos que expidió la paraestatal) poco más de 4 mil pesos en promedio a cada uno por “cuotas al Ejecutivo Nacional del STFRM”, concepto ilegal, dicen, si se toma en cuenta que el vínculo con el gremio también fue finiquitado⁶¹.

La iniciativa presentada entonces por el ex presidente Zedillo fue aprobada por las Cámaras de Diputados y de Senadores del Congreso de la Unión y por la mayoría de las legislaturas de los estados y se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 2 de marzo de 1995⁶².

Inmediatamente se dispuso una Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario que marcaba los lineamientos para las licitaciones a empresas particulares, estableciendo 10 criterios importantes:

1. Las concesiones y permisos se otorgarán mediante licitación pública por un plazo de hasta 50 años con posibilidad de prórroga por otros 50.
2. La inversión extranjera podrá ser hasta un 49% del capital social y el porcentaje puede ampliarse si la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras lo considera favorable.
3. Se podrán asignar concesiones directamente a estados, municipios o entidades paraestatales.
4. Los concesionarios operarán bajo criterios de mercado, estableciendo ellos mismos sus propias tarifas. El Estado sólo podrá intervenir cuando se den condiciones o prácticas que disminuyan, dañen o impidan la competencia.
5. Los concesionarios estarán obligados a responder por daños y pérdidas ocasionadas a la carga, a los pasajeros o a las vías.

⁶¹ Periódico La jornada, 20 de julio de 2003.

⁶² Frederick Thierry Palafox, 1998:110.



6. Los centros de control de tráfico deberán ubicarse dentro del territorio nacional y al vencer el plazo de la concesión, los bienes del dominio público pasarán o regresarán a manos del gobierno mexicano.
7. El estado mexicano conservará el derecho de vía e infraestructura.
8. Habrá sanciones por la invasión o uso indebido del derecho de vía.
9. El Estado mexicano brindará el servicio de transporte de pasajeros en las comunidades aisladas que no cuentan con otro medio de transporte.
10. El servicio de pasajeros será marginal, aun cuando el gobierno apoyará los proyectos que impulsen servicios rentables, masivos y eficientes de pasajeros, siempre que los concesionarios del servicio de carga permitan el paso en sus vías de este tipo de trenes o que las inversiones en infraestructura sean financiadas con capital privado y estos ferrocarriles sean operados por particulares⁶³.

Con estos criterios establecidos por la Ley Reglamentaria se da prioridad al servicio de flete, desmantelando el tren de pasajeros que para ese entonces reportaba más pérdidas que ganancias. Las concesiones se dieron para 50 años o más a empresas particulares. El plan del gobierno al privatizar el sistema ferroviario contemplaba la desaparición definitiva del servicio de pasaje en ferrocarriles, ya que se protegían los intereses de la industria automotriz con la apertura de diversas redes carreteras y con ello el servicio de transporte público concesionado a empresas locales y regionales. Acción que al llevarse a cabo provocó cismas económicos en aquellas comunidades que dependían de los usuarios del transporte de pasajeros que ofrecía el ferrocarril como Apizaco, Esperanza, Rinconada, Maltrata y Orizaba.

Para la concesión del Ferrocarril del Sureste la licitación del 18 de febrero de 1998 fue ganada por la empresa Triturados Básico S. A. de C. V. (TRIBASA). A partir de esa fecha lo que antes era la ruta del *Ferrocarril Mexicano*, pasó a manos de particulares. Una de las acciones que se tomaron frente a la privatización fue la liquidación de todo el personal que pertenecía al Sindicato de Ferrocarriles Nacionales de México, el retiro voluntario y la jubilación prematura.

A mi sí me tocó, fue retiro voluntario cuando entré ya todos ellos se habían ido. Yo entré en el año 1990. Cuando lo de la privatización, empezó el programa del retiro

⁶³ Frederick Thierry Palafox, 1998:111.



voluntario que los que quisieran, no me acuerdo cuáles eran las prestaciones, y yo dije:

-No pues creo que fui casi el primero en apuntarme en el retiro voluntario. Porque pues ya no había a quien aprenderle y la verdad eso ya se veía que se venía para el fracaso. Ya se escuchaba que se iba a privatizar, que se iba a vender. Desde que yo entré estaba eso, que ya se iba a acabar pero fueron cinco años que no pasó nada pero cuando empezó esto del retiro voluntario dije no, esto si va a tronar pensé que ya iba en serio (Testimonio de José Vargas Rossano, 2010).

También paulatinamente el tren de pasajeros de la ruta México-Veracruz dejó de prestar servicio, lo que generó un desempleo devastador en algunas ciudades y pueblos por donde pasaba la ruta del Mexicano. En Apizaco artesanos de Contla y Tizatlán dejaron de vender sus productos como los saltillos, gabanes y bastones de madera. En Maltrata pequeños productores se aglutinaban a la llegada del tren de pasajeros ofreciendo aguacates a los viajeros, los cuales fueron afectados profundamente con la extinción del tren de pasajeros.



Estación de Maltrata, donde locomotoras eléctricas subían y bajaban los furgones en el tramo "cumbres de Maltrata".

Aquí pasaba mucha gente, los que iban a Esperanza o a México, o los que venían de México que iban para allá abajo. Luego bajaban aquí en la estación, había mucho movimiento. El tren llegaba acá 12:30 de la tarde y el que bajaba 2:30 ó 3 de la tarde, el que iba para Esperanza. Pero si, estaba mejor ahorita, ya no. Era una forma de transportarse más barato, más cómodamente porque en el camión era más caro y el pasaje del tren era más económico y podíamos llevar cosas, ir descansado, más cómodos.La



gente iba a vender verdura, fruta, algunas señoras que iban a vender comida, llevaban sus canastas de comida inclusive aquí en la estación las señoras traían sus canastitas de aguacates, gorditas y todos los viajeros que iban en el tren pues hacían gasto, de eso se vivía. Anteriormente si estaba bien, la gente comía del tren, ganaba poquito pero si se vivía del tren, 40 ó 50 pesitos si se los ganaban. Cuando se acabó el tren de pasajeros esa gente se dedicó a vender tortillas aquí por Mendoza, por Orizaba y se van a vender, pero aquí sí se vendía, aguacate, granada. Cuando pasaba el tren de subida o de bajada traía como unos cuatro o cinco carros, después empezaron a disminuir ya traía dos o tres pero de todos modos como eran largos la gente sí compraba para echar una botana, estaba bien (Testimonios de Miguel y Pascual Lázaro Ramírez, 2010).

En otras estaciones como Apan, Ometusco, Guadalupe, las vendedoras de comida se quedaron sin trabajo, ellas llegaban con sus cestos llenos de tortas, enchiladas, tamales, tacos placeros. Alimentos regionales que eran ofrecidos a los viajeros del F.C. Mexicano. El tren no solo era un medio de transporte que hacía llegar a muchos viajeros a su lugar de destino. Era un transporte donde el viaje en sí mismo se disfrutaba por el paisaje, se convivía con el personal: garroteros, maquinistas, conductores y se degustaban los platillos mexicanos, típicos de una región, donde el viajero, podía darse el lujo de disfrutar de un sin fin de productos alimenticios que se ofrecían a lo largo de la ruta, en cada una de las estaciones.

Todo se embarcó aquí en ferrocarriles, era un servicio muy eficiente. Y otra de las cosas que en aquellos tiempos, pues no nada más el ferrocarrilero vivía del ferrocarril. Mucha gente vivía del ferrocarril, porque pasaban los trenes de pasajeros y en "x" estaciones, en lo que se paraba el tren a que descendieran o subieran pasajeros, se arrimaban las vendedoras: que tacos, que refrescos, que tamales, que fruta, en fin. Entonces todo el pasaje que iba a bordo pues el que quería compraba, entonces todas esas personas que estaban ahí, pues eso era el sustento de sus familias, se acabó ferrocarriles en este sistema que ya no corren trenes pasajeros, entonces digamos que esa gente quedó desamparada. En toda la República se vendían alimentos, claro diferentes productos, yo veía aquí de México a Celaya la cajeta: ¡cajetas, cajetas! Llegaba uno a Irapuato: ¡camotes, camotes! Más adelante llegaba a Aguascalientes: ¡cobijas! todo eso se vendía. Lo que la gente vendía, y muchas gentes hacían sus compras de toda esa mercancía (Testimonio de Daniel Reyna, 2010)

Recuerdo la comida en Maltrata, le pusieron a ese lugar las pizzas mexicanas, vendían una memelas ¡así de grandes y bien sabrosas! Ahí paraba el tren y también te vendían aguacates. Vendían las señoras. En Esperanza sin mentirte había como 120 vendedoras. Llegaban los trenes y te vendían de todo. Había gente limpia y gente su-



cia pa' vender, tenías que saber a qué gente le ibas a comprar. Llegabas a Teotihuacan: pulque, enchiladas y quesadillas. Luego yo me enojaba con ellas:

-Vendan cosas bien no sean cabronas o no las dejen subir.

Y no las dejaba subir y me agarraban a chingadazos, la gente, las vendedoras, no' mas les decías que no, cuando sientes ya te habían dado un chingadazo y se iban corriendo, pero así era eso (Testimonio de Pedro Stevenson, 2010).

Pero el caso más drástico fue el de la ciudad de Esperanza, Puebla. Una población dedicada totalmente al ferrocarril. En esa estación se realizaban los cambios de máquinas de vapor o diesel que hacían el recorrido de México a Esperanza, por las eléctricas que se usaban para subir y bajar los furgones en las cumbres de Maltrata. Por tal razón los pasajeros debían esperar 20 minutos aproximadamente para continuar con el camino. Tiempo que aprovechaban los usuarios para comer en el restaurante de la estación o comprar comida a las señoras que ofrecían sus productos.

En Esperanza el tren se paraba 20 minutos para comer, yo comenzaba a gritar ¡Esperanza! Gritaba desde San Andrés, una estación antes de llegar a Esperanza:

-¡Esperanza, 20 minutos para comer! ¡Que baje el que tenga... dinero y hambre!, si no ¿con qué come!? (Testimonio de Rubén León, 2010).



Taquilla donde los pasajeros compraban sus boletos de Esperanza para Veracruz, México o Mérida.

En la estación de Esperanza tanto trenes de carga como pasajeros demoraban más tiempo del habitual por el cambio de locomotoras, razón por la cual



existía mucho movimiento desde las doce del día a las dos de la mañana, todos los días del año. Sin embargo, con la privatización se hizo un reajuste a la ruta del tren, Esperanza y Maltrata quedaron fuera de la nueva ruta. Antes de llegar a Esperanza la ruta del tren cortó camino por la estación de Nazareno, dando vuelta por San Antonio, Puente Colorado hasta llegar a Encinar. Dejando sin posibilidad alguna a los pobladores que se dedicaban a las actividades que generaba el ferrocarril. El resultado: una población desempleada, familias desesperadas por la crisis, donde los jóvenes al no ver un futuro asegurado en la única fuente de empleo que sus papás habían tenido durante muchos años, se dedicaron al robo y a los asaltos. Actualmente los pobladores se dedican a la maquila, sin embargo, ese trago amargo se mantiene vivo en el recuerdo de las personas, testigos de lo que alguna vez existió como una estación importante donde los movimientos de trenes eran concurridos y el ambiente se llenaba de murmullos y pitidos esperando el cambio de locomotoras.



Ruinas de lo que alguna vez fuera la importante estación de Esperanza, Puebla del Ferrocarril Mexicano.

Trabajé en el departamento de oficinas, al último fui boletero de aquí de la estación de Esperanza, tengo 19 años de jubilado. Esperanza era una estación importante porque aquí se cruzaban los pasajeros de día y de noche. El tren que venía de México a Veracruz y Veracruz a México y acá se encontraban. En la noche lo mismo. Acá pasaban los trenes que venían de México a Mérida y de Mérida a México. Aquí había más de ochenta trabajadores del ferrocarril las 24 horas trabajando. Más 200 vendedoras, llevábamos un record de las señoras que vendían porque se ponían a barrer.



Ellas, hacían el aseo abajo del andén para que se les diera permiso. El restaurante era muy importante porque ahí bajaba el pasaje. Los 25 minutos que tardaba aquí el tren se bajaba para comer. Ora si que gente de otro nivel. Las demás compraban sus mermelitas con las señoras que vendían. En 1973 el restaurante dejó de dar servicio por el temblor que afectó a la estación pues era de dos pisos y con el temblor la parte de arriba se cayó.

Allí enfrente había una bodega de carga y descarga de los trenes que llevaban flete. Allá en los paredones aquellos era el departamento mecánico donde arreglaban las máquinas, era el taller de casas de máquinas. Cuando se privatizó tronó todo. En 1992 suspendieron todo. Antes nos dieron un convenio el que alcanzara jubilación y el que no liquidado. Salí el primero de enero del '93. En ese año ya no había trenes aquí en Esperanza, me mandaron a Orizaba, estuve unos cuatro meses allí. A mucha gente afectó por la cosa de que a muchos les quitaron la fuente de trabajo, pos si fue duro 'pa todos, porque pensábamos que íbamos a seguir trabajando. La gente si protestó, pero muchos estaban de acuerdo con el sindicato. Las vendedoras protestaron, pero a muchos trabajadores ya les habían dado su lana. A la gente si les afectó porque el pasaje era más barato en tren y en camión era más caro. Tanto las vendedoras y nosotros tuvimos que salir. La máquina ya nada más pasaba con un solo coche. Luego ya no entraban acá nada más en Nazareno. Eso fue un poquito antes de la privatización. Ya lo tenían todo preparado. Esperanza era un pueblo chico, la gente se dedicaba a vender, de eso se mantenían, del ferrocarril. Y desgraciadamente nuestros líderes no les da por poner una factoría o algo, hace falta porque mucha gente, chamacos que se dedican a la droga, a los asaltos. Se volvió más conflictivo el pueblo (Testimonio de Miguel López Romero, 2010).



Casa de máquinas en la estación de Esperanza, Puebla.

Finalmente Ferrocarriles Nacionales de México como representante del gobierno debía entregar las instalaciones a la nueva compañía sin ningún compromiso de orden laboral con el personal que pertenecía al sindicato.



Cuando la empresa privada hubo de tomar posesión en las instalaciones del *Ferrocarril* junto con sus bienes inmuebles como la estación y el taller de Apizaco, se prohibió el paso al público, incluyendo a jubilados y ex trabajadores del *Ferrocarril* en Apizaco.

El ocaso se había concretado, el ferrocarril dejó de ser una institución pública, desapareció el tren de pasajeros y con ello dejaron de escucharse las vivencias, los imaginarios, las leyendas y los mitos entorno a los rieles. Algunos jubilados han mostrado su desacuerdo y la añoranza de que el ferrocarril por muchos años llevó vida, encuentros, alegrías y desarrollo a las poblaciones por donde pasaba el tren.

Ahora en el tiempo actual yo en lo personal, veo con tristeza, que las altas autoridades de México hayan suprimido los trenes de pasajeros. Un tren de pasajeros le daba vida, no nada más al ferrocarril, a ¡tanta gente! que vivía del ferrocarril, pero fueron disposiciones de arriba. Yo digo una cosa, si países más civilizados con más dinero, con más comodidades como es Japón, como es Estados Unidos, Inglaterra y España tienen sus trenes de super lujo y son costeables. Por qué aquí en México suprimieron este servicio, que era un medio de vida. Yo creo que el problema fue una mala administración. Llegando de Torreón a Juárez van las vías paralelas a carreteras. Y 'ora yo comentando con una persona de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, pregunté por qué se trazaron las carreteras paralelas a las vías, se hubieran cruzado, ¿no?, buscando poblaciones y ciudades, y no. Es que todo el material que se bajaba del tren de carga se utilizaba para la planeación de una carretera, es una mala disposición. Y le digo:

-Pero así pierde ferrocarriles.

Y dice:

-No, no pierde, el gobierno no pierde porque lo que pierde en el ferrocarril lo obtiene en carreteras, en viajes, en gasolina, en ¡tantas cosas!

Pero aun así yo veo que es una mala disposición. Yo en una ocasión estando en San Luis Potosí, me platicaba allí un compañero, que ahora que ya los trenes digamos tienen una nueva administración sus ingresos han aumentando a un 400%. ¡Claro! por que ahora lo manejan y lo cuidan quienes le sacan provecho y anteriormente todo lo que estaba en manos del gobierno, todo se pierde, todo se acaba (Testimonio de Daniel Reyna, 2010).

Todos los sucesos descritos a lo largo de este apartado en los que se entrelazan las historias de los ex trabajadores y los hechos nacionales como la huelga, la nacionalización y la privatización nos proporcionan un panorama amplio acerca del ferrocarril en Apizaco. En este momento la memoria colectiva y la historia oral funcionan como las vías que nos llevan a comprender la





importancia del tren en la ciudad de Apizaco, la identidad de los ex trabajadores y jubilados entorno a su trabajo y profesión como ferrocarrileros.

El apego y el arraigo a las máquinas, a los talleres, a las actividades sociales son los signos que refieren sentidos de pertenencia, o mejor dicho, el vínculo afectivo con el ferrocarril. Los movimientos sociales contribuyen a la historia del ferrocarril, aquella que ha sido apropiada a través de las vivencias y percepciones de los ex trabajadores. Algunos de ellos nos muestran el orgullo por haber formado parte de las filas del *Ferrocarril Mexicano*, otros por la lucha para mantener en alto el trabajo en los talleres de la ciudad de Apizaco, otros más la disciplina inglesa heredada, y algunos la persistencia en el trabajo como perteneciente a cualquiera de las ramas del ferrocarril.

Estas historias son parte del gran rompecabezas que completan el *modus vivendus* de los ferrocarrileros de Apizaco, presentados en la tercera y última parte de este libro, donde los imaginarios, la memoria colectiva aunada a anécdotas y vivencias de los ferrocarrileros, brindarán más elementos para entender la importancia y la influencia de un medio de transporte en la vida cotidiana de los trabajadores, hijos, nietos, de la gran familia ferrocarrilera localizada en la ciudad de Apizaco.





PARTE III

REMINISCENCIAS FERROCARRILERAS







3.1 Cultura ferrocarrilera en los espacios laborales.

El ferrocarril trajo consigo a la ciudad de Apizaco, una particular forma de vida, donde los actores sociales como trabajadores y viajeros desarrollaron actividades propias en sus quehaceres cotidianos en la ciudad y en el espacio de trabajo, recreando así una cultura laboral basada en el escalafón jerarquizado, como por ejemplo, llevar a cabo ciertas reglas no escritas que permitían la movilidad laboral donde un ferrocarrilero podía ascender de un puesto a otro, regla que se respetaba en todas las ramas del ferrocarril conocida como los *derecheros*.

También mostramos las experiencias generadas por el ferrocarril como la forma de identificarse a través de los sobrenombres impuestos a cada trabajador, subrayando de manera exagerada cierta característica de su personalidad. Estos mote eran ganados a pulso, aunque algunos eran heredados por sus padres. Así mismo, cada especialidad tenía un sobrenombre dependiendo de alguna característica sobresaliente que identificaba a los trabajadores del ferrocarril de acuerdo a su área de trabajo. Historias regionales, accidentes, anécdotas y actividades extra laborales en las que los ferrocarrileros eran protagonistas del desarrollo y crecimiento de una ciudad. El papel del ferrocarril permitía circular el capital entre pequeños comercios que crecían y se mantenían de las familias conformadas por integrantes que directa o indirectamente tenían un vínculo con el ferrocarril. Cines, mercados, tienda de abarrotes, bares, cantinas, torneos deportivos, bailes de etiqueta, actividades que mostraban una sociedad dinámica conformada por trabajadores y familias ferrocarrileras.

3.1.1 El escalafón.

De acuerdo con los testimonios recabados en la ciudad de Apizaco, encontramos que en las áreas laborales se mantenían ciertos derechos adquiridos por el trabajador que le permitían ascender de un nivel a otro. Así podemos ver en cuatro especialidades importantes: mecánicos, trenistas, trabajadores de vía y telegrafistas, cómo era el escalafón donde una persona solía ascender de acuerdo a su antigüedad y su récord, una especie de expediente en el que se registraban los puntos negativos que indicaban su desempeño considerándolo o no como candidato a ocupar ciertos puestos:





Con mis derechos llegué al tren de pasajeros, allí era la maravilla del mundo. Uno ascendía por derechos, por ejemplo yo tengo más derechos, con un número que tuviera yo arriba de usted, salía un boletín que decía “necesito un garrotero para el número uno, tren de pasajeros”. Y si uno aplicaba el boletín ese que salía y si no, no tiene uno el derecho, sale uno delante de mí y ya. Yo muchas veces dejé a Manuel Lechuga detrás de mí. Yo anduve en el de Puebla, el de pasajeros, yo estuve en el ramal de Muñoz, en el lugar donde yo quisiera. Salían los boletines, yo lo solicitaba por mis derechos, luego salía otro boletín ya iba al otro y luego al otro y pues ya tenía muchos derechos (Testimonio de Rubén León, 2010).

El trabajador que tenía más derechos no solo se beneficiaba así mismo, también era una estrategia para proteger y favorecer a sus familiares que también gozaban de esta ventaja conferida al familiar ferrocarrilero:

Entré por parte del sindicato aquí había una lista entonces, de acuerdo a los derechos del trabajador, entrabas y mi papá era uno de los mas “derecheros” y había como 30 y yo tuve que brincar todos esos 30 porque mi papá tenía más derechos que todos y entonces hay me meten en el ferrocarril. Yo le dije a mi papá ya quiero entrar, me manda al sindicato, el sindicato nos mete a un escalafón y me llaman luego luego. O sea que para entrar tenía que esperar según los derechos de cada trabajador, así entré a los 16 años (Testimonio de Pedro Stevenson, 2010).

3.1.1.1 Trenistas.

Para la rama de los trenistas, una de las más emblemáticas del ferrocarril, porque era común verlos en camino, el escalafón iniciaba como “llamador” que era la persona encargada de dar aviso sobre las salidas, la máquina y el horario en que un conductor, maquinista, fogonero o garrotero le correspondía realizar servicio para cubrir su jornada laboral. El escalafón de ascenso continuaba con los “garroteros de patio y de camino” y así sucesivamente hasta alcanzar el cargo más importante, el de “conductor de trenes”. Puesto oneroso al que se llegaba después de haber cubierto varios requisitos entre ellos exámenes de conocimientos y el “derecho” a aplicar a este puesto, según antigüedad. Siendo ya “conductor de trenes” existían diferencias jerarquizadas y los privilegios más altos, los mantenían aquellos a quienes consideraban más *derecheros*, asignándoles un tren de pasajeros.

Juan Ríos

Buenas tardes a todos mi nombre es Juanito les voy a platicar como entré al ferrocarril, fui “colilla” desde 1942 en las máquinas de vapor, era yo “colilla” como les dicen





a los que empiezan a practicar para familiarizarnos con las máquinas de vapor. Tenía yo 15 años entonces después empecé, mi papá estaba asignado en un ramal que hubo ya hace muchos años de San Marcos a Ixcaquixtla y entonces en vacaciones comencé. Mi papá me decía:

-Vente vamos a las maquinitas para que empieces a agarrar práctica en lo que vas a trabajar porque tú tienes que ser ferrocarrilero como yo.

Le digo:

-Bueno papá pos si. Si me gustaban las máquinas la verdad.

Entonces me llevaba. Me enseñó mi padre a ser "fogonero" desde antes que saliera de la escuela porque ese tiempo nos movían de un lugar a otro. Nos traían de aquí para allá y perdíamos los años de escuela. Total que mi primaria la terminé ya muy grande, ya casi de 17 años, y entré al ferrocarril con la ayuda de todos los "maquinistas" y "fogoneros" que había en ese tiempo porque les pedí firmas, aparte de mis prácticas como "llamador" para empezar, me dieron una recomendación muy buena en ese tiempo estaba de "jefes de trenes" el Sr. Abraham Betabel. Él fue el que me ayudó mucho a entrar al ferrocarril.

Entonces cuando ya entré a trabajar como "llamador" fue el 22 de octubre de 1950 ya senté escalafón con un puesto de regla como "estibador" porque alcancé luego luego de regla, en el turno de la tarde de las 17 a las cero horas. De ahí ya me fui ambientando y practicábamos así como nos dijo Alfonso hace rato, practicábamos para los ascensos. Yo desde que entré como "llamador" hice 28 viajes como "fogonero de camino" en el ramal de San Marcos a Ixcaquixtla porque había muchos fogoneros de la pizarra que no les gustaba ir a trabajar a ese ramalito porque las maquinitas de vapor eran unas maquinitas de vía angosta y eran ¡muy duras! para que les hicieran salir el vapor. No le sabían los trucos. Entonces como yo practiqué desde antes de entrar al ferrocarril, con mi padre.

Hice 28 viajes como "fogonero" siendo "llamador", ya de ahí subsecuentemente íbamos en la rama de ascenso. Fui "ayudante de encendedor", encendía las máquinas cuando estaban apagadas, estaban frías, entonces lo que hacíamos era conectar unos tubos de vapor que nos conducían por medio de las tuberías de la caldera fija que había en la casa redonda. Conectábamos los tubos y decíamos ¡vamos a soplar la máquina fulana! y ya anticipadamente le calentábamos el aceite al tanque de la máquina para que estuviera más o menos suavcito. Le echábamos estopa al fogón como puedes ver en la calderita que está aquí afuera por el agujerito que tiene aquí atrás, le echábamos una estopa ardiendo. Le habríamos al aceite y empezaba a soplar a soplar hasta que la máquina subía su presión. A las 50 libras desconectábamos los tubos y ya por su propia fuerza de la máquina empezamos a ponerla a su presión completa. Para sacarla de la casa redonda no se necesitaban más que unas 120 libras. Así fui ascendiendo llegué a "fogonero de patio" y en 1958 ya era "fogonero de camino". Estaba en trenes en la especialidad de "maquinistas, fogoneros y similares de locomotoras" del Ferrocarril Mexicano. Yo soy del Ferrocarril Mexicano. De "fogonero" quise ascender a "maquinista". Hice mis estudios para "maquinista" y desgraciadamente cuando ya me iban a ascender, el instructor Federico Larrinega tuvo un accidente



por Orizaba y falleció. Entonces todo lo que había yo aventajado en el estudio se me fue para abajo. Me querían preparar nuevamente con otro instructor entonces dije: -Ya tengo buenos derechos de ayudante de maquinista, pa' qué quiero ser maquinista. Si yo ya era uno de los primeros fogoneros del escalafón y dije mejor hay me quedo y ya no le hice la lucha a ascender a "maquinista". Entonces en el año de 1989 me dieron mi sorpresa de que a partir del 1º de abril quedaba yo jubilado. Y aquí me tienen hasta la fecha vivito y coleando.



Juan Ríos, maquinista del Ferrocarril Mexicano.

Pedro Stevenson

Mi nombre es Pedro Stevenson González y mi edad es de 55 años. Entré a trabajar a ferrocarriles el 8 de mayo de 1973. Ingresé a Ferrocarriles Nacionales de México como "guarda crucero". El guarda crucero se paraba en las calles, en las carreteras para parar el tráfico, ahí estabas con tu banderita. Empecé a trabajar en la calle 11 norte, en la calle del museo de Ferrocarriles Mexicanos en la ciudad de Puebla. De ahí estuve un mes. De ahí me trasladaron a la ciudad de Apizaco porque necesitaban un "guarda crucero" en la carretera que va de Apizaco a Tlaxco. Y allí me comenzaron a utilizar también como cambiador y como garrotero de paso.

Cuando yo iba a dejarle la comida a mi papá, yo veía que llegaba el conductor, entonces venía bien vestido:

-¡No no!, ¡Ahí viene!

Se espantaban

-¡Ahí viene el conductor!

Y todos se escondían



-¡Escóndete que no te vea m'hijo!

Porque yo me iba con él en el tren desde la primaria. Estaba yo chamaco tenía como 12 años o 11, porque iba en 5º año y me acuerdo que mi papá me llevó una vez en un tren y me gustó mucho.

Trabajé como "mayordomo de patio", "jefe de patio", inclusive salí como "ayudante de maquinista" en un viaje, me fue gustando. Ibas ascendiendo por etapas. Pasas por "cambiador o garrotero de patio" y había "llamador" pero yo nunca me gustó ser "llamador", entonces había una pizarra en donde estaban todas las tripulaciones asignadas por conductor y 3 garroteros y los ibas a "llamar". Bueno, él vive en tal parte ahí ibas y le tocabas. Les decíamos los "toca puertas" ibas a tocarle:

-¡Llamador!

-Pa' qué, ¿qué servicio me toca?

-Un servicio directo a valle de México

Tenías que avisarle con cuántos carros iba salir el tren y qué máquinas y en qué vía estaba formado el tren. Ya nomás llegaban. Había un libro donde te firmaban y listo eso era todo.

Si, cuando yo ingresé me tocó trabajar en los trenes de pasajeros con este señor Vicente Algarra y Raúl Algarra su hermano. Me tocó trabajar con el señor Miguel Marín. Todos te daban consejos. Antes de subirte a un tren tenías que practicar, te ibas al patio llegabas con tus lamparitas especiales, eran lámparas de petróleo. Tenías que saber cómo agarrar la lámpara y cómo subirte con el tren corriendo porque si no te quemabas y luego así se apagaba la lámpara, tenías que tener la maña para poderte subir y las señales de noche igual porque no teníamos radio e ibas a 20 carros y entonces cortabas, te daban la señal así y entonces te decían córtale. Ya te avisaban de los 5 cabina córtale y te metes a la tercera una dos y tres y te enganchas, toda la noche y lo tenías que saber y te apendejabas ¡olvídate te mentaban hasta la madre!. Había una disciplina bien chingona. Así empecé y de prácticas en el patio y de ahí al camino y llegué un día con el Sr. Marín, era un pinche viejito, aquí tengo la foto está con mi papá, le digo:

-Señor yo voy con usted.

-No, prefiero llevarme al bolero que está allá en el parque que a ti, ¡eres un pendejo!, ¿no sabías?

-No señor,

Estaba yo chamaco y decía:

-Pinche viejito ¿por qué me está regañando?. Perdón señor Marín, si no me va a llevar entonces ya me voy gracias.

-¡Chamaco cabrón! ven para acá vete a revisar el tren

Y me regreso y hay voy a revisar el tren y tenías que ponerte abusado para revisar el tren y no'más te apendejabas y te regañaban. Entonces me eché un viaje con él yo iba en la máquina y pasamos el crucero de Cerón. Y me decía el maquinista que me saliera y yo, pendejo, no agarraba la onda.

-¡Salte porque te va a regañar el señor Marín, salte!.

Y me salía yo.





-¡Cabrón chamaco! Y ¿las señales?

Pues teníamos que pasar el crucero a 5 kilómetros por hora. Y yo tenía que transmitir las señales que daba el garrotero de cola. Y una vez que pasábamos el crucero, ¡vámomos!

Yo tenía que ir a cuatro o cinco carros antes de la máquina arriba. Lloviera o tronara teníamos que ir arriba. Yo corría arriba de los trenes. 50 ó 60 kilómetros por hora corría yo arriba. Así inicié. Luego trabajé en el patio como tres meses como “cambiador”, el “cambiador” le da entrada y salida a los trenes, duré como seis meses porque inmediatamente me mandaron al camino prestado, así le llamaban, como “garrotero de camino”, no era pero como ya cubría las condiciones de trabajo que ya las sabía yo hacer. Se ganaba buena lana. Había que te subías al tren lunes y llegabas hasta el otro lunes, una semana trepado arriba del tren. Donde había una poza ahí te echabas un baño, ¡pinche agua bien fría! Pero te tenías que bañar en el camino. Porque había tomas de agua y en la oficina había una regadera y ahí te bañabas.

Se me llega la oportunidad de ascender a “conductor de trenes”, a los 24 años me hago conductor de trenes de los más jóvenes eso si te lo puedo asegurar, tu servidor y Andrés Guevara. Fui “conductor” de pasajeros y de carga. La diferencia es que en tren de pasajeros tenías que ir de traje con botones de chapa de oro. Y luego ya se me dio la oportunidad de llegar al sindicato, pasó que el que estaba de secretario muere en un accidente, yo era secretario de organización, hace 15 años en el ‘87.



Pedro Stevenson, conductor de trenes del Ferrocarril Mexicano.

3.1.1.2 Telegrafistas.

Esta especialidad era considerada una de las que integraban el ramo de alambres. El trabajo estaba enfocado al envío de información sobre las horas de





llegada y de salida de los trenes de una estación a otra, puesto clave que permitía la sincronización de las corridas para evitar percances y retrasos. Debían mantener de manera eficiente la comunicación entre otros telegrafistas que a su vez transmitían los avisos a los “jefes de estación” y a los “conductores de trenes” sincronizados por los órdenes de los “despachadores de trenes”. En ocasiones, realizaban servicio a la comunidad, sobre todo, en aquellas poblaciones aisladas que no contaban con línea telefónica y donde el único lugar para comunicarse con el exterior era a través del telégrafo que estaba en las estaciones del ferrocarril.

Daniel Reyna

Me inicié en San Cristóbal Ecatepec fue por la estación del Mexicano. Ahí empecé a prender a “chacharear” como se dice vulgarmente, aprendí el alfabeto Morse. Después hice arreglos, me fui a la ciudad de México a examinarme en el Departamento de Instrucción para ocupar el puesto de “telegrafista”, tenía yo 17 años. Fui a México, allí hice exámenes de electricidad y telégrafos, de la cosa de derecho de trenes que también nosotros necesitamos saberlo por el movimiento que estamos conectados: el “telegrafista” con el “trenista” tienen mucha conexión. Ellos manejando sus trenes y nosotros entregando a ellos las órdenes del tren para los futuros encuentros que son dictados por un despachador. Hice mis exámenes como “telegrafista” ahí en la ciudad de México y recorrí varios lugares del sistema, estuve en Tampico como telegrafista, en Monterrey, en Torreón, en Guadalajara, en Acámbaro así sucesivamente. En el transcurso de los años me preparé para ocupar el puesto de “jefe de estación”, volví a estudiar tarifas, reglamentos de transportación. Volví a ir a la ciudad de México para realizar mis exámenes para “jefe de estación”, me examiné como “jefe de estación” y así fui trabajando en muchos lugares. Yo fui muy andariego, me gustó mucho salir, a mi todos los lugares me aburrían, llegaba a una parte duraba poco tiempo renunciaba o me relevaban y me iba a otro lado. Como nosotros teníamos derechos sistemales podíamos recurrir a todo el sistema. Llegaban unos boletines que salían de la ciudad de México, se repartían en todas las estaciones, ahí venían vacantes de todo el sistema, uno hacia aplicación a esos puestos y si su antigüedad de uno se lo permitía se lo asignaba, así anduve en varias partes. Conocí todo el sistema. El 90% de las líneas férreas las conocí. Después de 20 años de estar trabajando en el ferrocarril como “jefe de estación” me llamó la empresa para cubrir un puesto de confianza, los últimos 19 años que trabajé en ferrocarriles estuve en un puesto de confianza en el departamento de auditoría interna. El trabajo mío era hacer revisiones periódicas: campos deportivos, puestos de socorro, agencias de express, agencias de boletos, jefes de estación y los últimos 4 años checando a pagadores. Un trabajo muy bonito pero muy odiado, porque todo el que hace una revisión pues es odiado por el personal. De ahí sucesivamente llegó el tiempo, trabajé 43 años de servicio. Me jubilé vivo en Apizaco, por el tiempo que llevo viviendo aquí me considero de Apizaco, tengo aquí a mi familia, tengo viviendo 30 años ya.





Daniel Reyna, Telegrafista.

3.1.1.3 Mecánicos.

El ramo de mecánicos en Apizaco fue un gremio importante para el desarrollo del ferrocarril. Había un taller que se especializaba en locomotoras de vapor y existía un gran número de especialistas incluyendo pintores, herreros, fogoneros, carpinteros y por supuesto mecánicos. Éstos a su vez estaban divididos en el taller y en la casa redonda, un área circular donde se cruzaban varios rieles giratorios para meter las locomotoras que requerían de un arreglo inmediato, por eso se decía que allí entraban máquinas calientes. Sobresalen, varias categorías, desde “auxiliares”, “maestros mecánicos” con sueldo especial compensado y mayordomos. Los mecánicos fueron un gremio que llevaba muy en alto el orgullo del *Ferrocarril Mexicano*, frente a otros talleres como Aguascalientes y San Luis Potosí que pertenecían a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. A menudo la habilidad y el ingenio sacaban a delante el trabajo de los maestros mecánicos a pesar de las carencias que se presentaban en los materiales y herramientas del almacén a causa de políticas gubernamentales que tenían la intención de desmantelar paulatinamente el taller de Apizaco.

Cristóbal Montiel

Me gustó mucho la vagancia y pues tuve muchas oportunidades de dejar mi casa: fui periodista, vendía yo periódico, fui ayudante de panaderos, ayudante de peluquero,



tuve una zapatería remendada con otros dos compañeros, pero antes ya trabajaba yo en el ferrocarril. A mi me nació las ganas de ser ferrocarrilero porque mi padre fue “truquero” de carros y coches del ferrocarril, le mandaba mi madre canasta con sus alimentos. Venían los trenes como a estas horas a las 10-11 y ahí le mandaba la canasta. Entonces yo iba a dejar la canasta con el canastero y veía como pasaba la gente de los talleres a la casa redonda. Los talleres son todos los que están cubiertos, había departamentos de truck's y carros que pertenecían a la carpintería, en el ferrocarril había pintores, cobreros, albañiles, paileros; y la casa redonda es donde tiene una mesa giratoria. Meten las máquinas ahí para reparaciones, aquí en Apizaco. Me nació porque veía yo a los mecánicos tan cochinos que van ahí. Me imagino que tenía como 10-11 años y me nació esa idea decía:

-Si Dios me permite llegar a ser un ferrocarrilero como ellos.

Bueno lo que hacen porque iban para la casa redonda con su herramienta regresaban al taller y así daban vueltas para servir a la casa redonda. En la casa redonda se trabajaban puras máquinas calientes que venían del servicio y las introducían por alguna falla, cambio de un bronce o algún muelle que viene mal. En eso se me concedió entrar al ferrocarril pero no a los talleres. Después que salí de la escuela en 1940 me dieron oportunidad de que ingresara yo a ferrocarriles pero a las oficinas porque estaba yo muy delgado y decían:

-No jeste se va a desbaratar!

Quería ya entrar a trabajar para ayudar a mi padre para la manutención entonces formaron esa escuela para puros ferrocarrileros para la comunidad escolar obrera para hijos de ferrocarrileros. Le vamos a hacer un examen y pues si me hicieron el examen y pasé de panzazo a quinto (primero) y luego a sexto. Sobresalí en la escuela y me dieron mi certificado, con el cual ya pude entrar al ferrocarril. Decidí a entrar a ferrocarriles entonces mi hermano trabajaba en el sindicato y me dice:

-¿Te vas a ir a trabajar?

-Si, pero a dónde

-Pues te vas a ir de mensajero a la bodega de carga y descarga de todo lo que traían las cargas de los viernes, carga de alimentos, venían cargas de cosillas en fin.

Me mandaron a checar todo lo que bajaban de los carros, los “cobreros” y “mensajeros”. En 1940 fui “mensajero” aquí en Apizaco entregaba la correspondencia, ni un año siquiera dilaté, corrí y pues mi hermano me manda al taller, a los almacenes, ahí si a matarse de “auxiliar” para todo, como cargador, cargando y descargando. Después pasé al departamento de carpintería de “mensajero”, de corre ve y dile, ahí estuve mas de un año. Posteriormente me saqué el puesto en la casa redonda, era un puesto en la noche de “auxiliar” para limpiar las locomotoras proporcionar material que se necesitara para trabajo de mecánicos y comencé allí, ahí tenía yo que alimentar las máquinas. Los domos arriba de las máquinas llevan un arenero entonces había que subir los tambores para echar la arena ya cernida y seca, para que estuviera lista. La arena la utilizaban las máquinas para frenar porque en las vías de trenes cuando nieva o cuando llueve se vuelve muy resbaladizo. Siempre fui “ayudante auxiliar”. Entonces me pasé en la mañana hubo un cambio de trabajo y ya me mandaban de





“ayudante de mecánico”. Había mecánicos que tenían el carácter fuerte, me decían:

-¿Te tocó con fulano?

-Si

-¡Uy no! Ese es un desgraciado le golpea a uno y le bota a uno la herramienta Pero es que desgraciadamente mis compañeros no ponían atención a lo que les decían, yo me fijaba en todas estas cosas y limpiaba la herramienta bien pa’ guardarlas porque ese era el trabajo de “ayudante de mecánico”. Me gané mucha simpatía precisamente por andarme fijando en las partes donde no me correspondía, aprendí bastante. Entonces ya hubo la oportunidad de que me ascendieran temporalmente a una vacante:

-Haber que clase de cucaracha eres

Me dijo el mayordomo

-Pues vamos a ver

Pude responderle gracias a Dios, hacer trabajo de cambiar zapatas, ya de “mecánico de primera”, me fui ganando toda esa simpatía de los “mayordomos” así iba rolando como mecánico de primera y poco a poquito, no me pude sacar el puesto ya de planta, porque pues ni recuerdo por qué causa, pero suplía yo a veces hasta los mismos jefes que tenía yo, los llegué a suplir. Para mi la cosa más bonita era meterme a desarmar las máquinas. Así fue mi periodo hasta el año de 1950, después me mandaron a otros puestos de mayor envergadura eran “mecánicos de primera” o de “sueldo especial” que eran los jefes del taller y me mandaron ahí a distintos turnos pero nunca salí yo de la casa redonda, allí entraban máquinas calientes y era lo que trabajaba máquinas delicadas. Entraba la máquina y había que sacarla el mismo día, porque llegaba por decir ahorita, a las diez de la mañana, el tren de Puebla, el tren de pasajeros y llegaba con un bronce ardiendo y había que cambiárselo, había que meterla ya y ahí se le hacía el cambio. Entonces fui ascendiendo pero no de planta así nada más, así de “mecánico de primera”, me fui a “mecánico de segunda” y después me mandaron en la tarde a suplir un puesto de “mecánico de sueldo especial compensado”, hacía toda clase de trabajos que se referían a mecánica: cambiar, vestir bronces, hacer cambio de muelles en fin toda la chamba de desarmar, sabía toda la nomenclatura de las máquinas, armarlas y desarmarlas. Ya después nos dieron un trabajo ahí en casa redonda de bajar motrices bajar todas las ruedas de la máquina y dejarla encuerada. Pues si, allí estuve trabajando ahí en las tardes y el mayordomo que estaba, trabajábamos dos mecánicos y me cargaba la mano y un día le digo:

-Oiga usted Manuelito no me cargue mucho la mano

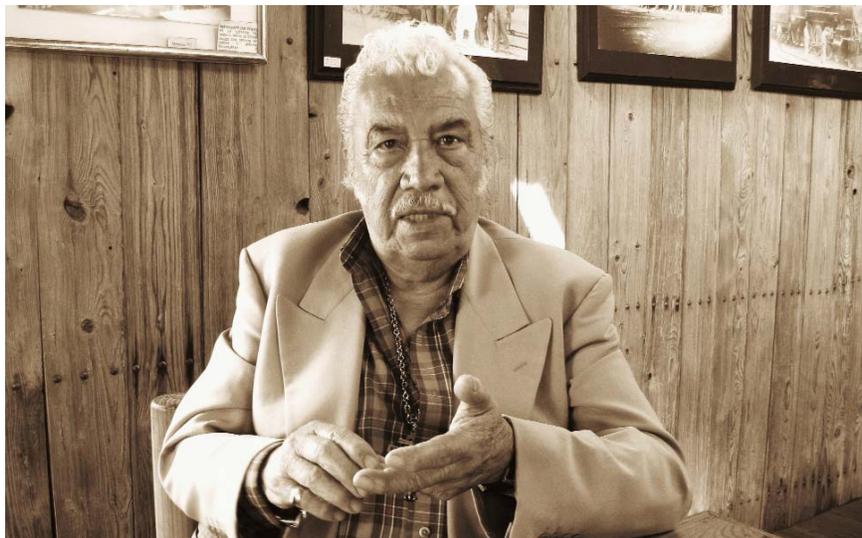
-Es que a ti te tengo confianza,

Le digo

-No me tenga usted tanta confianza

No tenía yo la categoría de planta. Había muchos mecánicos que me mandaron de sueldo especial, les tuve que enseñar a trabajar, porque venían comiéndose los fierros.





Cristóbal Montiel, mecánico del taller de máquinas calientes.

3.1.1.4 Trabajadores de Vía.

Era un ramo de trabajo duro. Quizás el más difícil de ferrocarriles, pues se dedicaban a reparar y dar mantenimiento al tendido de los rieles en todo el circuito de la ruta. El trabajo se realizaba pese a las inclemencias del tiempo. Y a menudo las jornadas duraban varios días, razón por la cual en cada estación importante del ferrocarril existían pequeños apartamentos que ocupaban temporalmente los peones de vía. En esta área, tal vez por las inclemencias del tiempo a las que se enfrentaban los trabajadores durante su jornada laboral, se acostumbraba compartir los alimentos en un ritual denominado “sopada y paso atrás”. Un ritual de unión con la cuadrilla que más adelante detallaremos. El trabajo en vía era uno de los más riesgosos y a menudo se enfrentaban a escenarios hostiles, tanto por lidiar con los lugareños desconfiados, trabajar en terrenos escabrosos y/o ser atacados por animales ponzoñosos, como por el latente peligro de ser arrollados por los trenes si no se tenía la precaución debida, sobre todo, cuando se viajaba en los pequeños carros de vía denominados auto armón para trasladarse a las áreas dañadas de las vías del ferrocarril que requerían de reparación.

Eleazar García.

Ingresé al ferrocarril en 1943, en el ramal de Ixcaquixtla. Por necesidad de trabajar yo entré como personal “extra”, para cubrir vacaciones o permisos. En esa sección



había escasez de personal, acaso cinco o seis trabajadores incluyendo al “mayordomo de vías”. Después trabajé en las secciones de Molcajac, Tepeyahualco, Rosendo Márquez, Acatzingo y también creo hasta la de la Cima. Y de ahí emigré a Apizaco. Yo era de Cuapiaxtla, Puebla. En 1950 suspendieron el servicio en los ramales donde yo trabajaba y tuve que emigrar para acá. Posteriormente cuando se viene la huelga quedamos desplazados en 1959 en el mes de abril. Después me llamó el ingeniero Luis Romero Muñoz que tenía el tramo de Esperanza, me conocía y me mandó a traer y me dice:

-¿Por qué no te has reportado?

-Ya me reporté con el jefe de vía, con el supervisor y dicen que no hay, solo que ocurra alguna vacante.

Que llama al jefe de vía y al supervisor y les dijo:

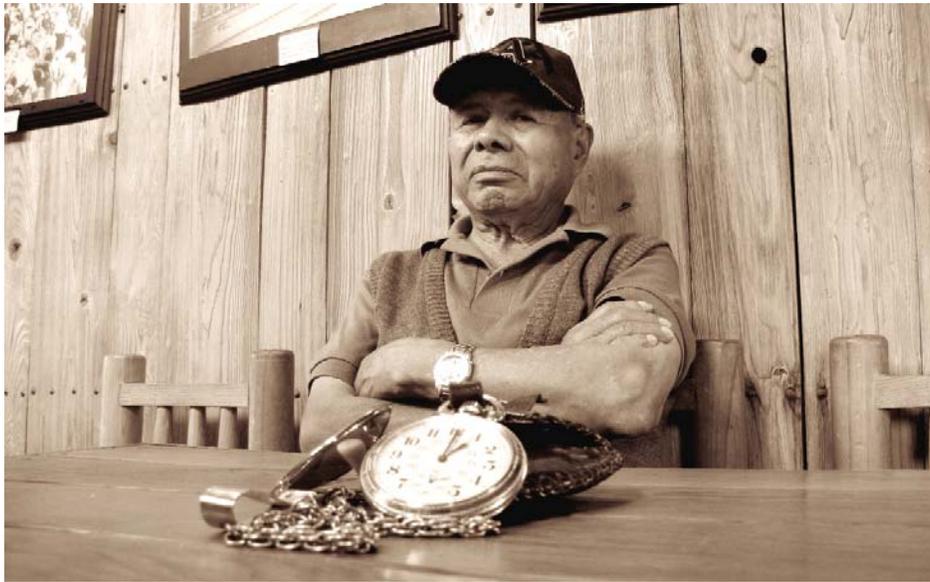
-Tomen en cuenta a este hombre.

Y ya entré a trabajar en el ‘59, pero el ingeniero me dice:

-Hay dos cosas o te quedas como “mayordomo de una cuadrilla” o te quedas como “motorista”.

El “motorista” le nombraba al que le daban un auto armón. El que me asignaron era mono cilíndrico. Después me pasaron con el jefe de vía y posteriormente con el ingeniero residente. Era el mismo trabajo, transportar a los jefes, que andaban haciendo la inspección de las condiciones del camino y del que el personal, que está en camino, laborando estuviera trabajando. En el motorcito llevaba a todo el personal que trabajaba en la reparación de vías. Yo tenía un ayudante pero la responsabilidad la llevaba el “motorista”. Al personal trenista lo movían con órdenes y a nosotros simplemente con información. Todo eso viene del despachador, las órdenes las daba el despachador. Uno les solicitaba la información que se requería. Por ejemplo decía uno, voy a salir con motor número tantos, voy a salir hacia México, estoy aquí en Apizaco, pero me daba una información, el problema era que la información no era segura. En la información que nos daba decía tenga presente la regla 500 y 508, decía: la información que acaba de recibir de los trenes anunciados, pueden correr retrasados o adelantados además de correr otros además de los mencionados. Si al despachador se le pasaba un tren en esa hora o al telegrafista se la pasaba un tren que no tomó pues era arriesgar el pellejo.

Esto nos ponía en constante peligro y a menudo pasaban cosas. Era un trabajo duro. Trabajé de “explorador”, el que iba adelante de los trenes de pasajeros, viendo que los cambios del escape estuvieran completamente cerrados. Había ocasión que el mismo personal de transporte ya no les daba tiempo poner candado y había alguien que a veces hasta rompía el candado, entonces nuestra misión era revisar los candados de los cambios que estuvieran en orden, no más de media hora o cuarenta minutos delante de los trenes. Trabajé como treinta años. Todo el trabajo era manual, si va uno a cambiar durmiente, pasaba uno detectando cuáles se iban a cambiar, se les pegaba con una barreta, cuando suena hueco hay que cambiarlo, lo marcaba uno y luego metía el durmiente nuevo. Se trabajaba en la intemperie, lloviera, tronara, relampagueara.



Eleazar García, motorista del Ferrocarril Mexicano.

El trabajo en cada especialidad que integraba el *Ferrocarril Mexicano* era múltiple y variado, se respetaban las jerarquías y se trabajaba duro para ir ascendiendo de un puesto a otro. El ferrocarril integraba una alta gama de especialidades que permitían el buen funcionar y cada trabajo era importante para poder operar un complejo sistema de comunicación y transporte, donde se movían cientos de toneladas de carga y miles de pasajeros de la capital del país hacia el puerto de Veracruz y viceversa. Pero también se generaba cierta camaradería entre los trabajadores ferrocarrileros. Desarrollando un estilo particular de relacionarse como el papel de los sobrenombres a modo de rito de iniciación que marcaba a una persona como miembro del gran gremio ferrocarrilero en Apizaco.

3.1.2 Apodos: signos de identidad ferrocarrilera.

La integración en un espacio netamente ferrocarrilero se presentaba a través de la existencia de ciertos códigos compartidos conciente o inconscientemente, pero que eran aceptados en términos culturales, uno de estos códigos eran los moteos o sobrenombres con que se identificaba a cada trabajador no importando la rama de trabajo. Era una forma de reconocer a alguien en particular sin generar confusión por su nombre de pila que probablemente se

repetía entre tanto trabajador. Así el sobrenombre pasó a formar el primer distintivo que permitía reconocer a cada uno de los trabajadores del ferrocarril.



Sergio Delgado "El Checo pacheco", conductor de trenes del *Ferrocarril Mexicano*.

La peculiaridad de los apodos tiene que ver con algún rasgo característico de cada trabajador ya sea por su complexión física, parte de su personalidad, por sus hábitos o su forma de hablar. En algunos casos, los apodos eran heredados de sus progenitores.

Los sobrenombres de nuestros padres pues los heredábamos nosotros. A mi papá Alejandro Fragoso Benítez le decían "El Cantinflas" entonces pues yo era "Cantinflas" también (Testimonio de Alejandro Fragoso, 2010).

Me decían "La Calaca", porque a mi papá así le decían. Porque mi papá se dedicaba al box, mire esta es una copia de una foto, él era muy delgado, mire la fecha, 1939. Él era mi papá, era alto y delgado. En el cine Victoria, era una arena aquí en Apizaco para boxear (Testimonio de Arturo Stevenson, 2010)

Me di a la tarea de conseguir los apodos ferrocarrileros, no los conocían por nombres, la mayoría se reconocían por apodos, la mayoría. Un ejemplo llegaba por decir una persona que preguntaba por José Luis Pérez



-¿José Luis Pérez?

-No pues no sé.

-No pues un señor así

-No pues que no, ¿cómo le dicen?

-No pues que le dicen El Charro.

-¡Ah! El Charro, no pues está por allá.

Todos tenían apodos. La persona que los ponía, ¡tenían un tino, pero tenían un tino, pero efectivo!, lo distinguía en su personalidad desde que le atinaba, por ejemplo una persona va caminando ¿no? Y lo veía así como una mula quebrada ¿no? (un ejemplo) y así se le quedaba. Era como un bautizo, por ejemplo le preguntaban a uno:

-Oye ¿no tienes apodo?

-No, yo no tengo.

-Ah no sabes que tienes, ¡pero si tienes!

A mi me lo puso un compadrito, éramos amigos. Una ocasión íbamos a un pueblito aquí que se llama Santa Úrsula, íbamos a cortar elotes o a buscar gusanos de maguey, ya no sé. Íbamos tres amigos, el mayor era Joel Pérez mi compadre, y al otro le decíamos la pichichuela, porque ese chamaco estaba bien jovencito, o sea era un chamacuito, porque era tremendo, al fin chamaco ¿no? Y le decían ese chamaco parece pichichuela y así para todos lados ¿no? Y se le quedó. Entonces fuimos a unos terrenos, pero para llegar a donde teníamos que ir, teníamos que brincar una zanja que habían abierto que iban a meter el drenaje o algo así y la zanja estaba amplia y teníamos que brincar y subir el montón de tierra para pasar. Y me dice mi compadre Joel Pérez:

-Bríncale tu primero si nos atoramos ahí nos jalas.

Si pos yo era el más alto y los otros más chaparrones. Y dije:

-Si pos ¡órale!

Y brinco y oigo que caen atrás de mí los otros, ¡pas! ¡pas! se cayeron, y ahí voy yo jalando de la tierra, así con los dedos, me jalaba así para poder pasar, entonces ellos venían atrás de mí y el compadre ese voltea hacia arriba y me ve la parte posterior y le dice a la pichichuela

-Oye mira ¡parece mula!

Le dice, así le dijo, parece mula,

Y el otro

-Si, parece mula pero ¡texana!

Y a partir de ahí me dicen la mula texana. A mi compadre le decían el chipocle (Testimonio de Héctor Schiaffini, 2010)

Los sobrenombres eran muy importantes al grado de que los mismos ferrocarrileros se dieron a la tarea de recopilar una larga lista que llegó a integrar 744 apodos de los últimos trabajadores del ferrocarril, tarea que continuó Héctor Schiaffini Lastiri, además de 24 sobrenombres de acuerdo a la rama de especialidad.



Apodos originales de los ferrocarrileros de las diferentes ramas**Integrado por: José Galdino Héctor Schiaffini Lastiri**

La Víbora	El Morongón	El Burro Torcido	El Buches
El Cantinflas	El Pelos	La Calandria	El Pato Rabón
El Charetas	El Palo Bendito	El Gato Consola	El Pato Fachoso
El Fanfarinflas	El Dormilón	La Calaca	El Cara de Puro Apagado
El Pájaro	La Rana Parada	La Changa	El Elefante Chincolo
El Chorris	El Lavativas	El 20 Cremas	El Monito
El llama	El Mole Prieto	La Caderona	El Patas de Payaso Americano
El Popeye	El 7 Menudos	El Burro Dormido	El Tío Fogón
El Carranclan	El Cotorro	El Burro Pando	El Piojo Gordo
El Piluco	La Gata Mansa	El Pollo	El Piojo Blanco
El Gallo Enmaizado	El Jicote	El Cabusito	La Marrana Colorada
La Chita	El Mango Corriente	El Coquito	La Gallina Loca
El Caníbal	El Tambor	El Coreano	El Cara De Haba
El Canica de Barro	El Tamal de Dulce	El Diablo De Lotería	El Come Calzón
El Balín y Balón	La Mula Texana	El Diablo Chichinado	El Mono De Cuero
El Muñeco de Resorte	El Ánimas	El Gato Huevón	La Marrana Parada
El Reumas	El Caderas	El Gato Seco	La Muñeca De Basurero
El Ojo de Pato	El Tiburón	El Tapón de Alberca	La Tonelada
El Pato Bisco	El Pescado	El Naguas de Lumbre	La Changa Chicoteada
El Pavorreal	El Gallo	El Frijol Pinto	La Dinamita
El Cazuelas	El Huevos De Hule	El Venado	El Danzón
La Fanta	El Patas De Rana	El Mira Aviones	El Terromote
La Jitomata	El Chango Inquieto	La Mosca	El Chojos
El Vallejo	El Gallero	El Perro	La Perra
La Chinchí	La Gringa	EL Pierde Almas	El Migueras
La Garrapata	El Zopilote	El Mosco Milpero	El Trucson
El Muñeco Infernal	El Chamborotas	El Burro	El Loco Olivares
El Torito	El Sueños Guajiros	El Cachetón De Puro	El Zonso
El Nopales	El Planchas	El Patas De Bola	El Pinocho
El Manolete	La Gata Polveada	El Violín	El Chipotle
La Borracha	La Potra	El Conejo	El Tinguindín
El Babalú	EL Nagua Blanca	El Conejo Hervido	El Búfalo
El Gato Chillón	El Cigarrito	El Tomatero	El Burro De Oro
El Oso	El Caballo Veloz	El Pollo Vizco	El Gato Chipil
La Bruja	El Apache	El Yaqui	La Abuelita
La Bruja Enchilada	El Perro Mocho	El Mezcalito	El Panza de Gorila
La Chilindrina	El Perro Con Reumas	El Canelitas	El Gato de Trapo
La Cuataneta	El Lobo	El Garrafón	El Ratón
Las Malas Mañas	El Lobo Pulgoso	El Cochino Mañoso	El Totol Roñoso
El Glostora	El Perro Pinto	El Coralillo	El Corre Caminos
El Carcamán	El Ganso de Hule	El Cochino Azucarado	El Chupa Huevos
El Gorroscopio	La Burra Pelona	El Cochino Enamorado	El Costal de Huesos
El Borrego	El Totol Cenizo	El Nevero	El Caldo De Habas
El Chivo de Montaña	La Pepsicola	El General Canillas	El Coche De Arranque
El Tortas	El I.B.M.	El Tío Chito	La Viejita Costurera
El Chilaquiles	El Charro	La Paloma Chorrillenta	El Manos de Palo



PARTE III REMINISCENCIAS FERROCARRILERAS

105

La Zorra	La Mula Quebrada	El Chacal	El Temochin
El Garnachas	El Chile Hueco	La Coyota	El Loco Guevara
El Muñeco de Cuerda	La Yesenia	El Carpas	El Armadillo
La Máscara de Carnaval	El Muerto Fresco	El Gallo Loco	La Tormenta
El Patas de Olote	El Músico	El Tumba Cerros	La Viajera
El Manos de Escuadra	El Tonalá	El Pollo Tieso	El Pollo De Granja
El Tlacuache Vizco	El Come Changos	El Chaqueta Huérfana	La Mariposa
El Zorrilo Enchilado	El Cucaracha	El Acocote	El Xintete
El Chuca Eco	El Grillo	El Nube Negra	El Veintidós
El Lagartija	La Totola Bizca	La Cigüeña	La Botana
El Potro Salvaje	El Cachonelas	El Juan Gabriel	La Onza
El Zaleas	La Muñeca	La Borrega Prieta	La Ladilla
El Camello	El Cacaxtle	El Pelos Necios	El Piporro
La Gurrumina	La Cantimplora	El Cabezón	El Cacama
El Escorpión Sonso	El Mariguas	El Patas Planas	El Totol Canelo
La Llorona	El Pólvora	El Mandril	La Sota De Bastos
El Piel De Sapo	El Peinetas	El Masacuate	La Flaca
El Taconazo	La Liebre	La Cochinilla	El Tigre
Pipianes	El Pelón	El Trompetas	El Satanás
El General Romo	El Mil Amores	El Mago	El Buda
La Hormiga	El Pitayaz	El 5 Chevechitas	El Caballo Alemán
El Pico Chulo	El Triste	El Arranca Árboles	La Monja
El Totomoscle	El Gárgaras	La Purada	El Gorrión
El Mambo	El Cara De Elote	El Barretón El Visvirindo	El Pulques
La Muerte	El Pellejos	La Viruta	La Golondrina
El Simio	El Babe Ruth	La Diesel	El Negro
El Chango Peinado	La Pichichuela	El Biónico	El Treinta Vacas
El Azul	La Mujer Dormida	El Canoso	El Enfermero
El Gofis	El Tómate Algo	El Secre	El Tarantolas
El Tejón	El Caposo	El Vinagrillo	El Toro Peinado
El Tecojote	La Coneja	La Dona	La Vaca Pinta
El Cacarizo	El Titijas	El Cuije	El Pitallas
El Pecoso	El Moles	El Cuchimán	El Volantín
El Pingüino	El Bell Rosita	El Charrascas	El Pitirijas
El Carabinas	El Fantomas	La Carcajada	El Ojo De Canica
El Guaguara	El Mazacote	El Sonrisas	La Pantaleta
El Roñas	La Chinchihuilla	El Tres Patines	El Xucuyul
El Maracas	El Manos De Tlacuache	La Amapola	El Posco
El Perro de Agua	La Titina	El Cigüeñal	El Chicharrín
El Bigotes de Morsa	La Zopilota	El Jorobado	El Manisero
El 7 Puñales	El Papa Gallo	El 20 Trajes	El Federicote
El Mata Muertos	El Águila Descalza	El Chilaquiles De Ensueño	El Xoloxtles
El Cabeza De Remache	La Florecta	La Vitola	El Aguacate
El Orejas De Coliflor	El Titirimundi	El Apestoso	El 7 Cerebros
El Chichonal	El Calate	El Judas	Mamá Campanita
El Chiripe	El Cachigurrión	El Ancho Riatas	El Churumbel
El Muñeco de Trapo	El Tajo	El Billete De A Peso	El Ojos De Mapache
El Pachuco	La Cucufata	El Perro Fino	El Espanta Niños
El Mano de Cilindrero	El Huevos de Ganso	El Veinte Hombres	El Perro Con Tenis
El Chilotes	El Cerillo	El Águila Negra	El Mariachi Con Tenis



Juan Fiat	La Yuri	El Gato Chipil	El Catrín
El Pollo Chirrilento	El Gallazo	El Ratón Prensado	El Cabecero
El Español	El Indio Verde	El Chicachesqui	El Cataflais
El Vistoso	El Tlacoyon	El Macaco	La Boba
La Viuda Negra	El Verdugo	El Rompe Tubos	El X-9
El Cangrejo	El León Viejo	El Chicsapú	El Catanene
El Sansón	La Lambrija	Los Miserables	El Ojo De Pato Frito
El Acosil	La Corcholata	El Cocoganso	El Rey
La Guayaba	El Popochas	El Sapo	El Tilichis
El Cocodrilo	El Trucutú	El Costal	El Cocoliso
La Momia	El Chilito	La Tambora	El Sastre
El Ratón Carbonero	El Dios no lo quiera	La Lencha	El Lápiz Tinta
El Pez Bola	El Jayón	El Jo-Jó	El Capulín
La Mastla	El Burro Perfumado	El Guau	El Desentonado
El Finito	El Burro Comunista	El Dumbo	El Brazo Fuerte
El Juan Lanás	El Hongo Venenoso	El Dragón	El Chocorroles
El Cura	El Mudo	El Pinolillo	La Bailarina
El Barquillo	El Pulque a raíz	El Greñas	El Mamullo
El Dominicó	El Walcover	El Tomates	El Coyote
El Platanero	El Zapato Minero	El Chalán	El Pipiripau
La Gorra Prieta	El Tlacuache Vizco	El Chihuahua	El Alemán
La Chiva Güera	El Plancha Pencas	El Médico	El Pepextle
La Madre Superiora	El Guajolote De Estaca	El Chaplin	El Perro De Huamantla
La Ráfaga	El Pata De Cuerno	El Caguas	El Gallinazo
El Chipoclines	El Buena Gente	Los Tortugos	La Rokola
El Nejalotes	El Huevos De Cemento	El Vivanco	La Pata Güera
El Pera De 7 Sabores	El Tololoche	El Chimeneas	El Trimotor
La Rata Prensada	La Chica Changota	Ciro Precavido	El Chaleco Vaquero
Juan Bolas	Manito-Manito	El Tribilín	El Loro Panzón
El Indio Desconfiado	El Cara De Hacha	El Changol	El Pilatos
La Señal Fija	La Mujer Dormida	El Canene	El Flaco
El Luchador	Cachetes de alce viejo	El Sol	El Copetón
El Pistolitas	El Loro Encuerado	El Invencible	El Soldado
El Vaselinas	La Zorra Veloz	El Pifas	El Garapiñado
El Muñeca Lily	El Chivo Canelo	El Pata Bofa	El Loco Marín
El Cambujo	El Charal	El Gallo Pelón	El Soba Patas
El Canalla	El Mira Lejos	El Ali	El Jefe Ford
El Brodyguy	El Naco	El Chori	El Rigoleto
El Espinazo	El Sin Orejas	El Chalin	El Totolero
El Coche Viejo	El Mata Metates	El Mocho	La Venada
El Carpas	El Tecopilas	El Queso De Puerco	El Tlalachas
El Yamerito	El Sapo Tehuano	La Marrana	El Mamut
Elmer	La Guacamaya	El King Kong	La Urraca
El Perlita	El Primero de Mayo	El Catorce	La Voz
El Dólar	El Ratón Vaquero	El Colorado	El Baba Larga
El Suavecito	El Chacharitas	El Caperuzo	El Cacaxtle
El Pichorra	El Matacuás	El Fugas	La Sirenita
El Melacho	El Monje Loco	El Camello	El Tartajas
El Cabugi	El 7 Novias	El Fumanchú	El Niño
El Resortes	El Sabonarola	El Conejo De Aserrín	El Pavo Canelo
El Blanca Nieves	El Hombre Vieja	El Gallo Vizco	El Tobas



PARTE III REMINISCENCIAS FERROCARRILERAS

107

La Tecolota	Los Chimales	La Cochinilla	El Tobi
El Calabazo	El Jacales	El Lengua Prieta	El Rotoplas
El Alacrán	El Burro Machucado	El Burro De Circo	La Iguana
El Brujo	El Burro Sentado	El Mata Niños	El Mala Facha
El Nagual	El Polvoso	El Cri Cri	El Calzón Santo
El Tripas	La Avioneta	El Cochino de monte	El Barzón
El Rap	La Mojarra	El Tremendo	El Caballito De Mar
El Canteado	El Dedos De Cuete	El Caimán	El Cacha Granizo
El Sirenito	La Yolanda	Los Chivos	El Lengua Brava
El Caballo De Ajedrez	El Mediquinto	El Zacatillo	El Tío Chocho
El Oso Ruso	El Valle Tranquilo	El Pata Malanga	El Cebollón
El Babas	El 4 Latas	Sor Metiche	El Torito Huevón
El Chicharo	El Torombolo	La Chorros Gordos	El Cachetes
El Chipileño	El Nevero	El Meclapilotes	La Changa Triste
El Cantante	El Tío Borucas	El Burro Norteño	El Chivo Panzón
La Mandolina	El Monótono	El Traga Balas	El Locutor
El Chivo De Montaña	El Melenas	El Chivo Retirado	El Príncipe León
El Chile De Gato	El Pata de gosne	El Chistoso	La Deshonrada
El Huitlacoche	El Media Res	El Chicote	El Ánimas Trujano
La Rata Peluda	El Cochino Jorobado	El Clarinete	El Arriba las manos
El Pelos De Alambre	El Mal Querido	El Tío Gorgojo	El Yerno Maldito
El Monje Loco	El Chambitas	El Riñón	El Gallo Viejo
El Capitán	El Pato Colgado	El Mimis	El Pelachivos
El Manitas De Puerco	El Chichirusa	El Patas De Toro	El Perro Ratonero
El Atole Frío	El Compis	El Veneno	El Lagartija De Cantera
El Santo Francés	La Panocha	El Tornillo Traroscado	El Chivo Roñoso
El 5-55	El Ganadero	E Pato Deshuesado	El Escubidú
El Come Cuando Hay	El Reloj	El Ojos De Carpa	El Moco
El Cuerpo De Sapo	El Matachines	La Marrana Enamorada	
El Tragaldabas	La Ardilla	El Piojo Chipil	
El Memín	El Canchis	El Tío Oso	
El Pit Cereso	El Cacha Moscas	El Chango Semillero	
El Cuatero	El Santúrsula	El Sobre Las Olas	
El Patitas	Muñeca De Muladar	El Cuespatas	
El Chino	El Saleas	Los Caliches	
El Callao	El Patas Agrias	El Chucho El Roto	
El Palo Largo	La Totola Ceniza	El Burro Revocado	
El Petocho	El Gaviota Canadiense	El Patas De Loro	
El Bolillo	El Pollo Sin Dientes	El Tío Gorro	
El Tequilitas	El Cadáver	El Tarántula	
El Pata Chica	El Banderillero	El Gallo Brincón	
El Platanote	El Cuernito	El Cacha Cubas	
El Chanviadito	El Capitán Babás	El Vende Loros	
El Tururú	El Huichol	El Perro De Pueblo	
El Profesor Jirafales	El Pasos Lentos	El Macho Prieto	
El Lagarto Viejo	El Totol Canelo	El Gringo Limosnero	
El Tranzas	El Chanclas	El Meyocuil	
La Cigüeña Cacheteada	El Paleta Payaso	El Hechicero	
El Monseñor	La Chinche Borracha	El Chivo Tierno	



**Apodos de las diferentes categorías de Ferrocarriles Mexicanos**

1. Auxiliares	<i>Los camellos</i>
2. Carretilleros	<i>Los estibadores</i>
3. Caldereros	<i>Los burros</i>
4. Carpinteros	<i>Los guajolotes</i>
5. Cobreros	<i>Los chivos</i>
6. Conductores de tren	<i>Los apunta carros</i>
7. Fogoneros de camino	<i>Las damas de compañía – Pescuezos de moronga</i>
8. Forjadores	<i>Los diablos</i>
9. Garroteros de camino	<i>Los patas apestosas</i>
10. Telegrafistas	<i>Los taka takas</i>
11. Mecánicos	<i>Los monos</i>
12. Maquinistas de camino	<i>Los jala carros</i>
13. Oficinistas	<i>Los caga tintas</i>
14. Patieros	<i>Los pisa cacas (minas)</i>
15. Pintores	<i>Los patos</i>
16 Soldadores	<i>Los golondrinos</i>
17. Similares o llamadores	<i>Los toca puertas – Corre, ve y dile</i>
18. Vigilantes	<i>Los dormilantes – Los tecolotes</i>
19.Vía y conexos	<i>Los catarros</i>
20. Puentes y edificios	<i>Los macuarros</i>
21. Truqueros	<i>Los marranos</i>
22. Fundidores	<i>Los tuzos</i>
23. Jefes de estación – Despachadores	<i>Los amarradores</i>
24. Conductores de express – Celadores – Auditores de trenes	<i>Los ratones</i>





3.1.3 Accidentes

*Aquí hemos venido
porque hemos llegado,
los dos por distintos lados.*

*Cantando canciones
pasamos la vida
un poco más divertida.*

*Era en el año '40 antes del '54
cuando murió tanta gente
entre Puebla y Apizaco*

*Y el tren que corría
sobre el ancha vía
de pronto se fue a estrellar*

*Contra un aeroplano
que andaba en el llano
volando sin descansar*

*Quedó el maquinista
con las tripas fuera
mirando pa'l aviador*

*Que ya sin cabeza
buscaba un sombrero
para taparse del sol*

*Todo esto no sucedía
sin saber como ni cuando
y la maquina seguía
pita pita y caminando*

*El buen fogonero
también quedo muerto
y abajo del chapopote*

*Y hasta el garrotero
sin brazos ni piernas
se agarraba del garrote*

*Buscando a la gente
de publicaciones
lo encontraron moribundo
Y el pobre gritando
"cervezas heladas"
se fue para el otro mundo*

*Los pocos supervivientes
nos contemplaban llorando
y la maquina seguía
pita pita y caminando*

*Llego la cruz blanca
llego la cruz roja
y a auxiliar a los heridos*

*Y ahí se encontraron
que todos los muertos
de miedo ya habían corrido*

*Estos cadáveres
salieron huyendo
y en tan críticos instantes*

*Y ha habido difunto
que lo han encontrado
cuatro leguas adelante*

*En una zanja los muertos
solos se fueron echando
y la maquina seguía
pita pita y caminando*

*Llegó en fortingo
don Maximiliano
que era entonces gobernante*

*Y vio entre los muertos
a un pobre gendarme
gritando "alto y adelante"*

*Don Maximiliano
vio el pullman abierto
y a comer se metió al punto*

*Y ahí el cocinero
le sirvió al instante
los hígados de un difunto*

*Los zopilotes estaban
sobre los muertos volando
y la maquina seguía
pita pita y caminando*

*Y yo ya no quiero seguir esta
historia
para no cansar a ustedes
rueguen por el alma de los que
murieron
hombres, niños y mujeres*

*Al recordar tanto muerto
ya me despido llorando
mientras la maquina sigue
pita pita y caminando*

Autor: Joan Manuel Serrat

Uno de los aspectos que se ha prestado a la sátira por formar parte de los constantes riesgos y peligros a los que se enfrentaban los ferrocarrileros eran los accidentes en el camino. Era común escuchar historias de colosales choques entre locomotoras, descarrilamientos, embestidas a transeúntes y automóviles en los cruceros de caminos. También ocurrían graves lesiones en el taller donde se reparaban las máquinas ya que el tonelaje que levantaban los gatos hidráulicos de las pesadas locomotoras, debían maniobrase con sumo cuidado de lo contrario sucedían fatales accidentes. Trabajadores que que-





daban sin brazos, sin piernas, con quemaduras de primero, segundo y tercer grado, en el mejor de los casos.

Todo este escenario de fatalidad y de inseguridades en el camino, mantenían a los ferrocarrileros en una actitud de desaire y sarcasmo que se evidenciaba en la recreación de historias de accidentes donde ellos fueron protagonistas o presenciaron acontecimientos, en una especie de rito de paso que permitía al ferrocarrilero mostrar su valentía y entereza frente a las vicisitudes del camino. Los accidentes se integraron con orgullo a la historia del ferrocarril y al mismo tiempo se desafiaba a la muerte. También existía un profundo respeto, sobre todo, cuando la fatalidad del camino cobraba vidas humanas.

Los trabajadores de vía a menudo solían enfrentarse a las pesadas locomotoras, los accidentes ocurrían por problemas de comunicación entre los despachadores, telegrafistas y motoristas quienes solían inspeccionar desperfectos de los rieles:

Una vez hice un viaje de inspección acompañado con el ingeniero ayudante. Salía yo de Esperanza rumbo a Orizaba, el telegrafista entonces hizo la pantomima nada más de solicitar la información y escribirla pero no la obtuvo del despachador eso pensé y eso sucedió, pero en el momento que me da la hoja para firmarla y pues que le firmo. Salimos de Esperanza como a los quince minutos que chocamos con un tren. Entré en la montaña venía rumbo a Esperanza un tren carguero. Era un tren extra que no nos lo dio en la información. En una curva que tiene un tajo donde hay cerros de este lado y cerros del otro lado, allí encontré al tren. Yo lo vi después, primero lo vieron el ingeniero y el ayudante que iban adelante y de lado derecho, pero voy despacio si vengo recio pues ahí quedamos. No se siente, ni se escucha nada y resulta que el motor es inseguro, con cualquier cosa se descarrila. Lo que hice fue botarme a un lado y el ingeniero y el ayudante se botaron del otro lado. La máquina pasó de largo, se llevó el motor. Y por suerte caí sobre rieles que estaban a la orilla y no tuve ningún raspón. A la ahora de dar el impacto se cayeron al suelo chamarras y las cosas que traíamos allí

-¡Hijole ya los agarró a estos señores!

Porque ahí debajo se ve como se lleva las cosas así debajo del tren. El tren paró como a unos treinta metros. Aunque el maquinista botó la emergencia y hacía un polvaredón, parecía una especie de huracán. En eso se baja toda la tripulación, llega el conductor:

-¡Hey, qué no tienes información!, cómo es posible.

-Calmado, calmado, aquí no traigo su tren, no me dieron su tren, antes vivo para contarlo.

Y dice:





-¿Dónde está tu motor?

-Pues está frente de la máquina.

Ya cuando veo va saliendo el ingeniero y mi ayudante pero pálidos, pálidos espantados (Testimonio de Eleazar García, 2010).

Los accidentes ocurrían también en aquellos aprendices que se iban a practicar como “colillas”, la falta de experiencia y pericia para estar frente a una máquina, incluso el atrevimiento de parte de algunos trabajadores por enseñar a su hijo el oficio de ferrocarrilero, desencadenaba descuidos que marcaron accidentes:

Los médicos de aquí del departamento no me querían dejar entrar, porque aquí en mi mano me faltaban estos dos dedos. Este me lo cortó accidentalmente mi padre en una máquina de vapor que estaba aquí de patiera era la número 21, que me cortó este dedo, yo tenía 5 años en ese tiempo, dice mi papá que ya nada más agarré y le dije: -¡Mira mi dedo papá, mi dedo!

Que voltea y que ve que ya me faltaba un dedo que quita el pedazo del cuadrante de la locomotora y que pone el freno y que me baja. En ese tiempo había un hospital aquí antiguamente en la agrícola y me llevó a que me curaran, pero desgraciadamente en ese tiempo no había cirugías modernas como ahora que le cosen a uno el pedazo de dedo, así que lo perdí, y ya también fue una de mis inspiraciones para ser ferrocarrilero, desde los 5 años yo dejé sangre en una máquina (Testimonio de Juan Ríos, 2010).

3.2. Entre imaginarios, anécdotas y excentricidades rieleras.

El ferrocarril moldeó la vida de sus trabajadores. Los vagones simbolizaron la vida viajera de los trenistas, donde a menudo se escuchaban amoríos fugaces, noches de parranda, alegría, camaradería. Se creaban hábitos y costumbres entre rieles como esa particular forma de compartir los alimentos de parte de los trabajadores de vía. Los jefes de estación solían ser testigos presenciales de historias inverosímiles: parroquianos taciturnos, ajenos a toda señal de progreso y modernidad, viviendo bajo sus propias creencias. Gremios ferrocarrileros que organizaban ciudades, torneos deportivos, bailes de etiqueta. Un sin fin de actividades que a los ferrocarrileros y sus familias les confería una forma de vivir, sentir y pensar. Para ellos el ferrocarril estaba tatuado en la piel y se llevaba en las venas, en los sentimientos, en el arraigo. Se sufría, se gozaba, se trabajaba, se comía, se vestía, se moría por y para el ferrocarril.





3.2.1 Sopada y paso atrás.

El alimento compartido colectivamente entre los trabajadores de vía, bajo una regla no escrita, se sacralizaba en un acto ritual de integración y hermandad. La tortilla se volvía cubierto oficial para tomar un poco de alimento que ofrecía cada trabajador de la cuadrilla; se probaba poco en cada platillo, quizás una o dos sopadas, pero a cambio, el menú se hacía más variado, con 10, 15 ó 20 guisos distintos. El paladar se acostumbraba a degustar el sazón de cada una de las esposas de los trabajadores de la cuadrilla, todos estaban obligados a probar una sopada por cada guiso de lo contrario se corría el riesgo de ser excluido, “o todos coludos o todos rabones”.

Cuando me fui a Puebla tenía que salir y llevar la canasta de la comida de aquí desde las 12:00, 11:30 salía, tenía que esperar la canasta porque ya estaba trabajando, según yo, ya estaba; y se la regresaba el garrotero. El canastero, llevaba un montón de canastas de Santa Ana (Chiautempan) bajaba, ya era la costumbre, paraba un rato y ¡qué bonitas las canastas! adornadas y tapadas con las hojas de la milpa, de las hojas del elote y amarradita, se comía ¡huuy!. El que comía con ellos era un manjar, calentaban así la sopa. Las tortillas las agarraban así. Del plato había carne y si la agarraba bien y si no lo que agarrara y luego otro jarrito y otro jarrito, doble pero así de tortillas que calentaban. Formaditos todos, uno por uno lo que agarrara con la tortilla. Cuando nos bajamos a comer con ellos ¡así de comida! y había que calentar más con la lumbre las tortillas. Era un altero así todas las tortillas. Hacíamos esto: llevaban sopa porque por la situación económica, no era buena. Teníamos que darle vuelta a la sopa, o sea que había que hacerle así porque había compañeros que éramos 20 en un departamento que le daban vuelta a la sopa, o sea que no comían y pues todos tenían hambre, todos tenían que comer sin cuchara, con la tortilla y era “sopada y paso atrás”. Ponían en un platito así toda la comida, y el modo de agarrar la tortilla era así: triangular y el piquito de la tortilla quedaba así, entonces le hacía así, se agarraba así y ya, tenía forma la tortilla se agarraba así la tortilla sino, no tiene fuerza. El piquito de la tortilla se doblaba. La tortilla así entonces ya tenía fuerza. Todos comían en el mismo plato, con el mismo plato nada más, no había platos y ahí servían todos los jarritos uno por uno con frijolitos y si se acaba y el que sigue, Eran 20 que llevaban su comida entonces eran 20 platos, le daban vuelta a uno y comían una sopa o dos y luego las calabacitas, el que no quería de mi comida o del plato que llevaba ya no volvía con nosotros, a todo tenían que entrarle, nomás querían carnita ¡pos no! Esto se hacía en el ferrocarril, en el área de trabajo los trabajadores de vía, que llevaban 20 ó 30 durmientes, en el armón o la leña. Había uno que calentaba, esa era su chamba y eso se rolaba. Había un mayordomo y cabo de vía. El mayordomo de vía tomaba decisiones y una de ellas era designar a quien le tocaba calentar la comida y seguir con la “sopada y paso atrás” (Testimonio de Rubén León, 2010).





3.2.2 De historias y leyendas.

El trabajo de telegrafista en ocasiones era tedioso, sobre todo, en los lugares donde no había poblaciones cercanas. En esas áreas apenas si existían algunos pobladores que no tenían más contacto con otras personas que cuando pasaba el tren de pasajeros. Personas que no entendían de horarios de trabajo en oficina, ni centros comerciales, ni lugares de esparcimiento como cines o teatros. Solo se ocupaban de sobrevivir y mantener su mente entretenida bajo un sin fin de imaginarios sobre tesoros enterrados, historias que contagiaban de entusiasmo al personal ferrocarrilero, embarcándose en nuevas aventuras:

Una ocasión llegué a una estación que se llama Los Belloc, está en Coahuila, es la línea que sale de Monclova a Sierra Mojada y aquí está la estación. Bueno está primeramente Monclova, luego sigue Nadadores, luego sigue Cuatro Ciénegas, luego sigue Los Belloc, luego seguía el Oro, y la terminal Sierra Mojada y aquí llegué yo. Sola la estación, la pura estación solita y no ve usted alrededor ni una casa. Ya me habían platicado de eso, entonces cuando pasé por Monclova me llevé un costal de harina, mi estufita de petróleo para poder hacer alimentos. Llegué a Los Belloc. Relevé al compañero que estaba allá, que ya se iba. Como a los quince días, estando ahí en Los Belloc, a lo lejos venía una carretita jalada por una mulita o caballo, ahí venía. Al rato pasó el tren de pasajeros, y vi, cuando llegaron más cerca, que era un joven y una señora, la señora muy joven también. Pero vi que pasó el tren y ellos se regresaron, me imaginé: pues vinieron a esperar a alguien, no llegó y ya se fueron, bueno. Como a los diez o doce días igualmente vi que venía la carretita aquella y llegó se paró cerca de la vía, pasó el tren y otra vez vi que empezaron a querer subirse a su carretita para irse, entonces me causó a mí curiosidad y ya me atravesé y fui y ya le dije:

-Oye, ¿está usted esperando a alguien que no llegó?

Ya volteo aquel muchacho y dice

-No,

-Ah (le digo), es que hace quince días vi que vino usted y nadie llegó y otra vez

Dice:

-No, mire lo que pasa es esto; yo vivo aquí distante como a unos diez kilómetros y allá donde yo vivo (todavía usted ve aquí pasar el tren), pero allá donde yo vivo no hay ni una casa. Yo vivo de recolectar la cera de candelilla.

La cera de candelilla es un matorral, más o menos a esta altura, que en su tallo produce unas bolitas de cera, esa cera se quita, se quita, se recolecta y se entregaba a la forestal. La forestal era una dependencia de gobierno, la única autorizada para recolectar esa cera de candelilla y dice:

-Yo como vivo allá no tengo luz, no tengo radio, no tengo nada. Entonces traigo a mi esposa cada quince días para que vea pasar el tren y para que vea caras de otras personas



Y le dije:

-¡Hay caray!,

Y ya le digo:

¡Pásenle!

Y ya pasaron allá a la estación y les dije:

-Mira si se quieren echar un taquito

Y ya preparamos unas tortillas de harina y me empezó a platicar:

-Fíjese que mi abuelo me platicaba cuando yo era chico que atrás de la estación, a una distancia como unos 200 o 300 metros hay unos cerros muy grandes, las montañas. En esas montañas hay un tajo, como tajo, dice mi abuelo me platicaba que de esas montañas asaltaban a las diligencias que venían de Tampico a Ciudad Juárez. Y allí había un bandido que asaltaba las diligencias y me platicaba mi abuelo que como hay muchas cuevas, allí en algunas de esas cuevas enterraba el botín, de lo que recogía.

Pues estando uno joven:

-Pues vamos a ver, vamos a ver cómo está esa cosa y cuándo regresas

-¿Tienes pala?

-Sí

-¿Tienes pico?

-Sí

-¿Cuándo regresas y vamos a ver?

-Pues de aquí a quince días

Como a los 8 ó 10 días llegó, traía el pico y la pala y yo conseguí en Monclova una lámpara de carburo y nos fuimos con una cubeta. Hay vamos en el día. Ya llegamos allá y empezamos a ver. Si efectivamente había varias cuevas. Entramos a una cuevita pues de unos 10 o 12 m, no, no hay nada. Vamos a ver aquí a otra cueva tampoco nada. Eso sí cuando entrábamos, ¡un montón de murciélagos que se venían encima! Casi nos pasaban rozando la cabeza. Y el piso pues pisábamos y nos enterrábamos entre el guano que es el excremento de murciélago. Y ya íbamos de regreso cuando vi, a un costado unos matorrales grandes había una especie de oquedad. Le dije:

Mira allí hay otra cueva, vente vamos a ver.

Ya fuimos y tumbamos el hierbaje, ¡era un cuevón grande! Y ya nos metimos. Todo oscuro y con montón de murciélagos, dice:

-No pues yo creo que no hay nada.

Pero ya cuando íbamos saliendo vi en el suelo tirado una correa como si fuera un cinto y le dije:

-¡Mira!

Me agaché, la levanto y al levantar la correa pues se deshizo en las manos, y le dije:

-Mira aquí hay una correa ¿por qué, quién la tiró, con qué fin?.

-Vamos a escarbar.

Y empezamos a escarbar, escarbamos una profundidad como de un ancho así. Yo picaba y luego él le echaba la tierra al bote y la sacaba, nos íbamos turnando. Ya cuando



llevábamos una profundidad así, se desliza una serpiente de cascabel, cae ahí casi a mis pies.

-¡No mira! No más aquí nos pica un animal de eso y nos morimos.

-Dame la mano.

Y ya me salí, ya nos regresamos ahí a la estación, ya comió, ya se fue. Yo como a los diez días pedí mi relevo, no pues era una cosa aburridísima estar ahí todo el día sin hacer nada. Ya como a los diez días me relevan, pedí relevo que nadie quería ir ahí, pero siempre me mandaban a un muchacho ya que me relevó. Me vine a una estación que se llama San Juan cerca de Monterrey y ya en San Juan estuve platicando y todavía hasta la fecha me ha quedado a mí la duda. Pienso que a lo mejor, se llamaba Juan este muchacho, este muchacho regresó con el tiempo y escarbó y sí encontró algo (Testimonio de Daniel Reyna, 2010)

3.2.3 Haciendo sociedad en Apizaco.

El ferrocarrilero se distinguía por pertenecer a la clase media, las jerarquías entre los trabajadores del riel, eran ellos los que marcaban las formas de hacer sociedad. Organizaban clubes sociales, bailes de etiqueta, había códigos internos producto de la cultura inglesa como dar “la acera” a una persona de mayor edad. Hábitos y actividades donde los ferrocarrileros eran los actores centrales en el crecimiento y desarrollo de una ciudad en constante movimiento. Los espacios de esparcimiento donde desarrollar actividades lúdicas: bares, cantinas, cines, neverías. El ambiente ciudadano de Apizaco se inundaba de eventos sociales donde familias, esposas e hijos de ferrocarrileros, desarrollaban sus actividades cotidianas.

Dando la acera

Cuando usted viene en la calle, la “acera” es el frente de las casas. Si una persona viene, usted debe salirse fuera de la banqueta a un lado, no darle la calle. Para que vayan pegado a las casas, la gente de edad mayor, las señoritas o la gente grande. Yo le agradezco mucho a mi padre, porque me dio de cinturonzos por no haberle “dado la acera” a un señor mayor que yo. Mi papá estaba en la esquina de Cuauhtémoc y la 5 de febrero. El señor Carlos venía por el templo evangélico, lo encontré de frente y me pasó por el lado de la acera pero no vi que mi papá estaba en la esquina y me pasé. Ya regresé y me dice mi padre

-¿A quién te encontraste hijo?

-¿A qué hora papá?

-Como hace dos horas

-¿Por dónde pasaste hijo?

Y me acordé que no le di la acera,



-¿Y qué platicaban?

-No pues de esto de aquello,

-¿Pero por dónde pasaste hijo?

Diciendo eso ya estaba sacando el cinturón, me dio de cinturonzos por no haberle dado la acera a Don Carlos (Testimonio de Rubén León Pérez, 2010)

Clubes sociales y días de parranda.

Me gustaba mucho la cosa social, me daba tiempo. Formamos, cuando estaba yo trabajando en los ferrocarriles, la Cámara Junior entre el doctor León, Pepe Nava, el ingeniero Rodolfo Aguilar, Ricardo Luna, que apenas murió, éramos varios jóvenes en aquel tiempo, y hacíamos juntas para hacer un baile, para hacer ese tipo de eventos. Yo fui fundador en el año 1958. Hacíamos bailes, pero unos bailes de etiqueta, a fuerza tenía que ser con camisa blanca, corbata, saco y las mujeres de largo. Ya después de la Cámara Junior como trabajábamos en lo social, era pues arreglar Apizaco poníamos los nombres a las calles, trabajar socialmente. Mandábamos a hacer el nombre de la calle, ya tenían nombres nomás mandábamos a hacer las placas, ahorita ya no sabemos cómo se ponen. La cosa es que de ahí nos jalaron para el Club de Leones y yo toda mi vida fui del Club, hasta la fecha estoy. Tiene como un mes que me acaban de traer un reconocimiento que dice: Al matrimonio Armando Celada Fonseca y Juana Ramírez de Celada socios del Club de Leones de Apizaco, 42 años. Y ahí sigo todavía, yo vi crecer Apizaco (Testimonio de Armando Celada, 2010).

Aquí solamente había tres cosas para poder vivir: borracho, enamorado o loco, como yo no tenía esas cosas borracho andaba yo si, en realidad esa era la realidad de las cosas. Aquí había un montón ahora no veo que haya cantinas en realidad se acabaron las pulquerías, se acabaron las cantinas. En cada esquina había una cantina, aquí tenía yo una aquí en frente, el Río de la Plata, el Tulus bar, el Rojano. Me acuerdo cómo se llamaba, La Playa y todas esas; las pulquerías, La Rorra, El Azotón, bueno había ¡tantas cosas! digo no maravillosas pero si había para dónde divertirse, era un pueblo chiquito, cuando yo me fui hace 50 años, todavía seguían existiendo las calles, las calles no estaban pavimentadas, era terracería en cada esquina un foquito y esos los rompían para poder ver las novias. Pusieron una nevería, allá en el kiosco de doña Margarita Domínguez creo, me parece, íbamos a tomarnos nuestra nieve con aguardiente era una cosa sabrosísima y trabajo fue de que nos dio permiso, pues hasta nos, fió hasta nos fiaba las cosas. Y pues ya no salíamos decían:

-¡Qué muchachos tan buenos!

Pus no sabían que aquí abajo traíamos la botella. Aquí ya comprábamos chiles, tomates, cebollas y pápalo y cosas así. Hacíamos un curado con todas las hierbas, vendían moronga y vendían chicharrones y ya hacíamos el convivio. En realidad esa era nuestra distracción pero la cosa maravillosa es que nunca dejamos de ir a trabajar que fue una de las causas por las que nos mantuvimos (Testimonio de Cristóbal Montiel, 2010).

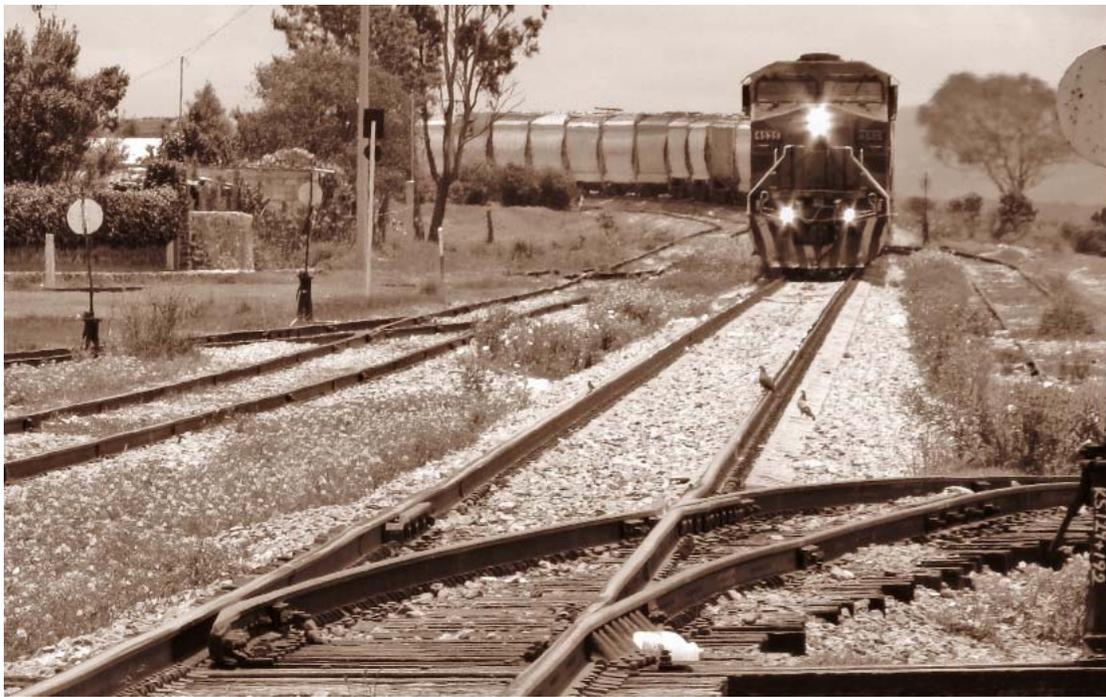
Un viaje sin retorno.

El ferrocarril no solo fue un medio de transporte que trajo consigo desarrollo y modernidad en Apizaco. Edificó ciudades, marcó el rumbo de la historia revolucionaria a nivel regional, consolidó un movimiento sindicalista en defensa por la lucha de los derechos laborales. Fue un medio de transporte que influyó en todos los rincones de la ciudad de Apizaco, generó imaginarios y vivencias a lo largo de una ruta que llevó ilusiones, noticias, pasajeros y cargamento.

Este libro mostró el inicio, desarrollo y ocaso de un medio de transporte que generó un *modus vivendus* de trabajadores y familias que hicieron del ferrocarril su principal fuente de ingresos. Se desarrolló la vida social a través de la cultura de la clase media ferrocarrilera en Apizaco pues conformó los marcos de la realidad social que posibilitaron un sin fin de experiencias donde los trabajadores corrían el riesgo de perder hasta la vida. Gracias al ferrocarril se edificaron templos religiosos, escuelas, cines, salones de fiestas. La ruta México-Veracruz y el *Ferrocarril Mexicano* dejaron una profunda huella en el devenir histórico de los apizaquenses que con tristeza y melancolía vieron cómo se iba cayendo a pedazos todo un sistema ferroviario, derivado del desinterés del gobierno por modernizar la infraestructura, además de haber permitido el crecimiento desmedido de la corrupción en todos los niveles.

El terreno estaba preparado, el desmantelamiento de ferrocarriles sirvió para justificar su venta a particulares, desapareció el tren de pasajeros y con ello se perdieron muchas fuentes de empleo, pueblos enteros quedaron a la deriva, amas de casa dejaron de vender sus viandas para completar el gasto familiar. Pequeños productores dejaron de percibir ganancias extras por el paso del ferrocarril en cada estación donde se acercaban a vender sus productos.

Hoy el ferrocarril con sus talleres, sus vías y sus trenes son solo recuerdos de quienes alcanzaron ver furgones y pisaron alguna vez la terminal de Apizaco en espera de abordar un tren hacia México, Puebla o Veracruz. De quienes pasaron una vida entre rieles.



BIBLIOGRAFÍA

- ALBERTANI, Claudio (2007) "Las aventuras de lo imaginario. Notas en torno al mito y la utopía en la historia de México", en: *Mundialización y diversidad cultural. Territorio, identidad y poder en el medio rural mexicano*. María Tarrío García, Sonia Comboni Salinas y Roberto Diego Quintana, Coords. UAM-Xochimilco. México. pp. 87-112.
- ARAMBURU Garreta, José (1980) *La vida borrascosa de un provinciano (sucesos de 82 años)*. Costa-Amic Editores, S.A. México. DF.
- BENJAMIN, Walter (1976) *Discursos interrumpidos I*. Editorial Taurus. España.
- BOJALIL, Mario <http://www.apizaco.gob.mx/CRONICAS/iglesiamet.htm>
- BURGUIERE, André (1988) *La antropología histórica*. Revista de los Annales.
- BUVE, Raymond (1988) "¡Ni Carranza ni Zapata! Ascenso y caída de un movimiento campesino que intentó enfrentarse a ambos: Tlaxcala, 1910, 1919" en Friedrich Katz (Compilador) *Revolución y Revolución. La lucha rural en México del siglo XVI al siglo XX*, Págs. 24-25.
- CASTORIADIS, Cornelius (2004) *Sujeto y verdad en el mundo histórico-social*. FCE. Argentina.
- CLIFFORD, James, (2001), *Dilemas de la cultura. Antropología, literatura y arte en la perspectiva posmoderna*, ed. Gedisa Barcelona.
- DE CERTEAU, Michel, (1993) *La escritura de la historia*, Universidad Iberoamericana, México
- GIROLA, Lidia (2007) "Modernización, modernidad y después... Las ciencias sociales en América Latina y la construcción de los imaginarios de la modernidad", en: *Modernidades, narrativas, mitos e imaginarios*. Anthropos Editorial. UAM-Azacapatzalco. México. pp. 61-103
- HALBWACHS, Maurice (2004) *Los marcos sociales de la memoria*. Anthropos Editorial. España.
- HIERNAUX-NICOLAS, Daniel, Alicia Lindón y Miguel Ángel Aguilar (2006) "De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción", en: *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Anthropos Editorial. UAM-Iztapalapa. España-México. pp. 9-25.
- JARCORZYNSKI, Witold (2004) *El crepúsculo de los ídolos en la antropología social: más allá de Malinowski y los posmodernistas*, Ed. CIESAS-Miguel Ángel Porrúa, México

- KRAUZE, Enrique (2002) *Venustiano Carranza*, Fondo de Cultura Económica, México
- MARTÍNEZ, Fabiola (2003) "Ex empleados ferrocarrileros denuncian malversación de fondos del líder sindical", en: Periódico La Jornada, 20 de julio. México. D.F.
- NAVA, Luis (1973) *Historia de Apizaco*. Editorial Progreso. Tlaxcala.
- ORTÍZ Hernán Sergio. *Después de los ferrocarriles ya nada es igual. Cronistas, viajero y caminos de fierro en el siglo XIX*, en: Los Universitarios. Nueva época, <http://www.ejournal.unam.mx/uni/015/UNI01510.pdf>
- REYES, Candelario (1970) *Apizaco. Biografía de una ciudad*. Sociedad de Geografía, Historia, Estadística y Literatura de Tlaxcala. Tlaxcala.
- Revista Documenta Americana, (1967) Crónica ilustrada de la Revolución Mexicana, no. 55: 1.
- Revista Documenta Americana, (1967) Crónica ilustrada de la Revolución Mexicana, no 55: 8
- Revista Documenta Americana, (1967) Crónica ilustrada de la Revolución Mexicana, no 72: 3.
- Revista Documenta Americana, (1967) Crónica ilustrada de la Revolución Mexicana, 1967, no 73: 164.
- Revista Documenta Americana, (1967) Crónica ilustrada de la Revolución Mexicana, no 74: 14-20.
- RICOEUR, Paul (2006) *Tiempo y narración. El tiempo narrado*, Siglo XXI Editores.
- _____ (2003) *La memoria, la historia y el olvido*. Editorial Trotta. España. México.
- _____ (2001) *Ideología y utopía*. Gedisa Editorial. España.
- PONIATOWSKA, Elena (2005) *El tren pasa primero*. La novela fundamental sobre el movimiento ferrocarrilero mexicano. Ed. Punto de lectura, México.
- THIERRY Palafox, Frederick (1998) *Entre rieles y vapor transcurre la vida. El patrimonio cultural Ferrocarrilero de México*. Tesis de licenciatura en Antropología Social. BUAP. Puebla, México.
- VALLEJO, Demetrio (s/f) *Mis experiencias y decepciones en el palacio negro de Lecumberri*. Museo de los ferrocarrileros.
- VARGAS Rossano, Angélica (1993) *Recuerdo de la fundición de la campana mayor de la Basílica de Nuestra Señora de la Misericordia de la ciudad de Apizaco*.



EL TREN DE MALENA DÍAZ Y GABRIEL PINEDA







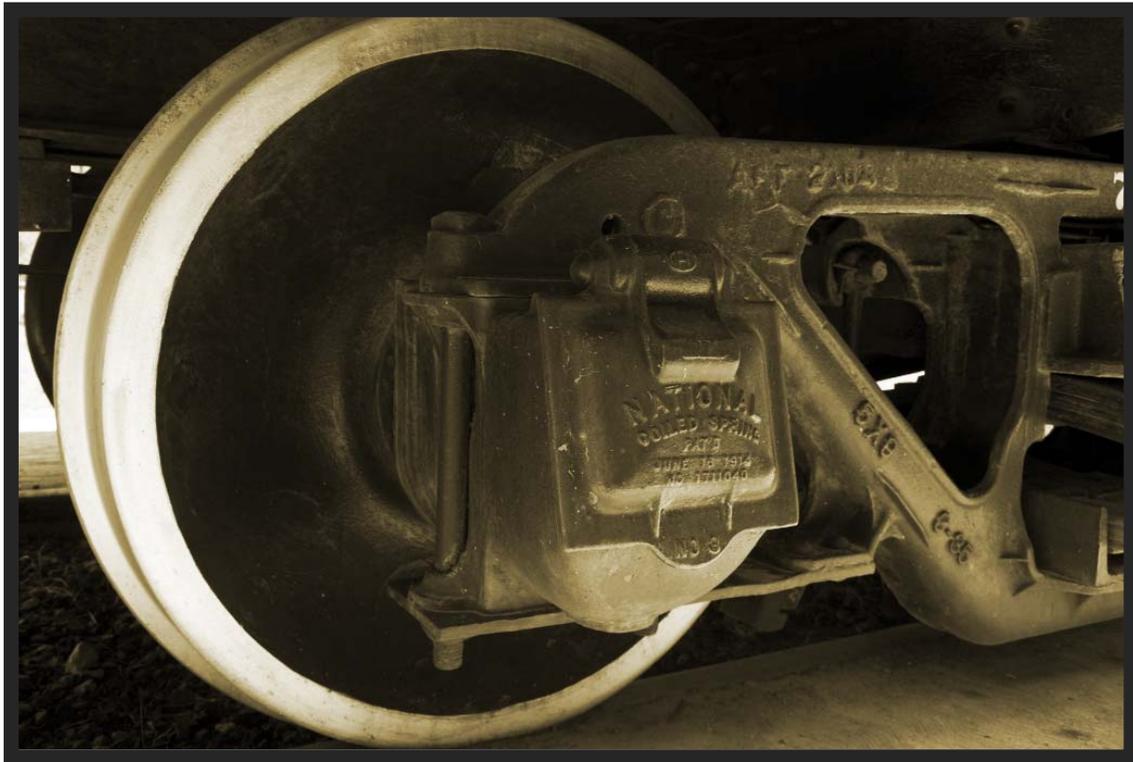
El paso del tren.

Malena Díaz ©



Iluso Tren I.

Malena Díaz ©



Sobre riel.

Malena Díaz ©



Paisaje ferrocarrilero.

Malena Díaz ©



Iluso tren II.

Malena Díaz ©



Nubes viajeras.

Malena Díaz ©



Nostalgia perdida.

Malena Díaz ©





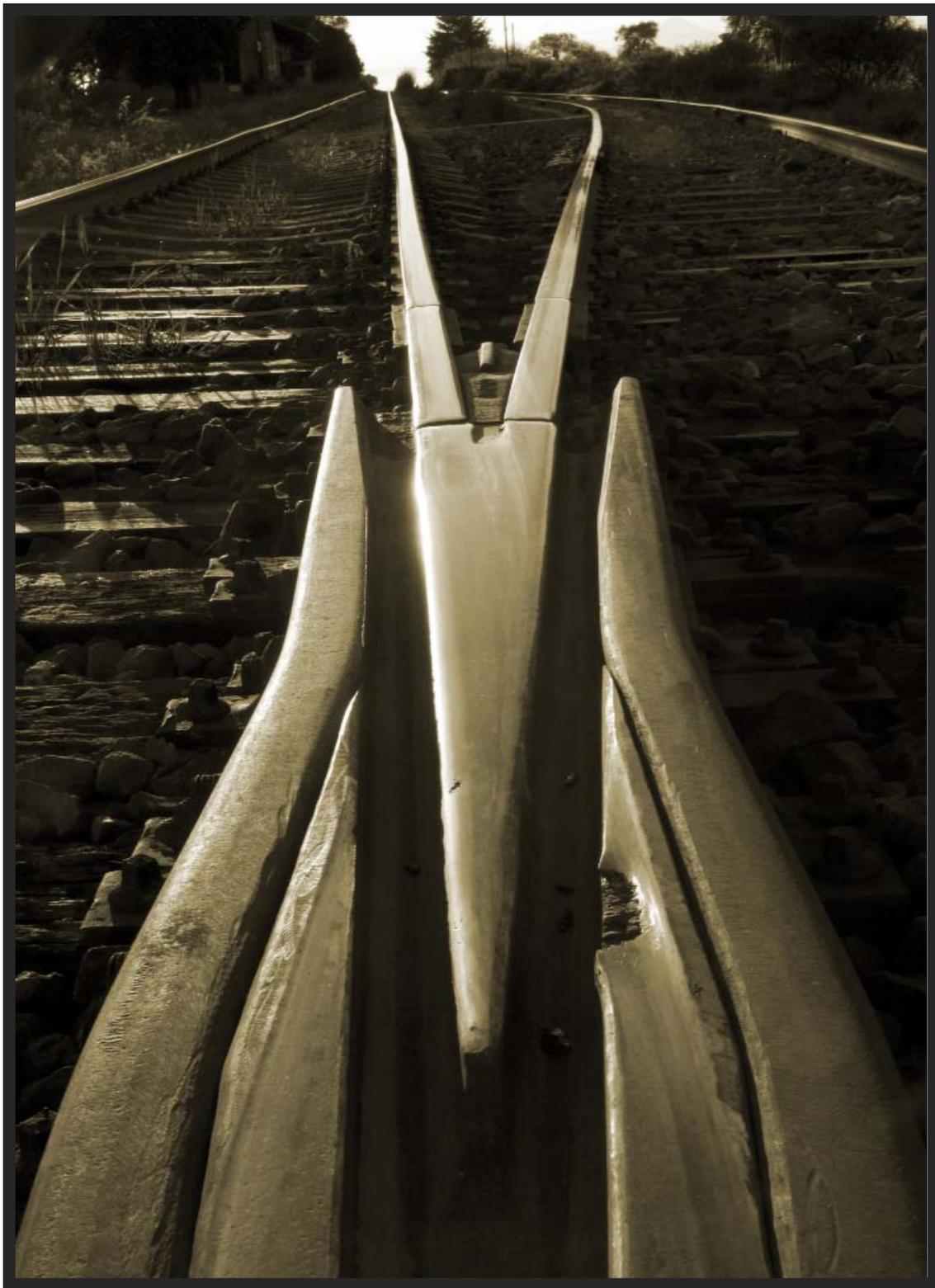
Cielo 9629.

Malena Díaz ©



Familia Ferrocarrilera.

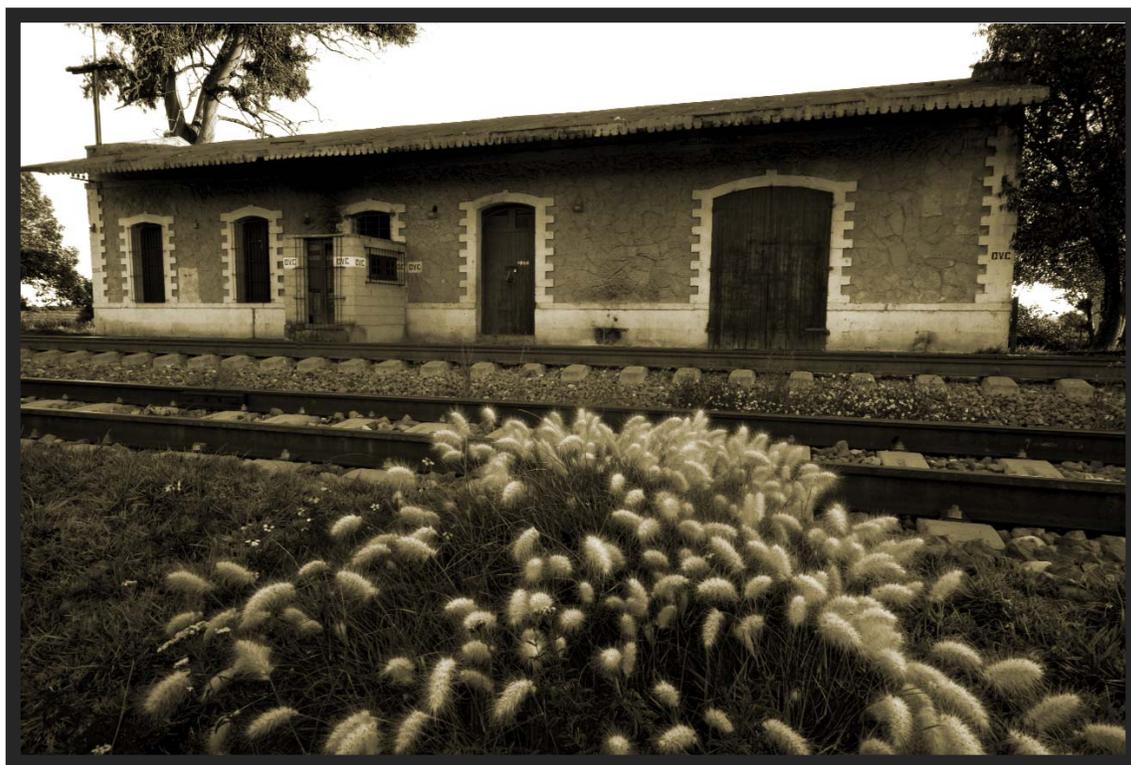
Malena Díaz ©



Forjado al rojo vivo.

Malena Díaz ©





Ramo de nube.

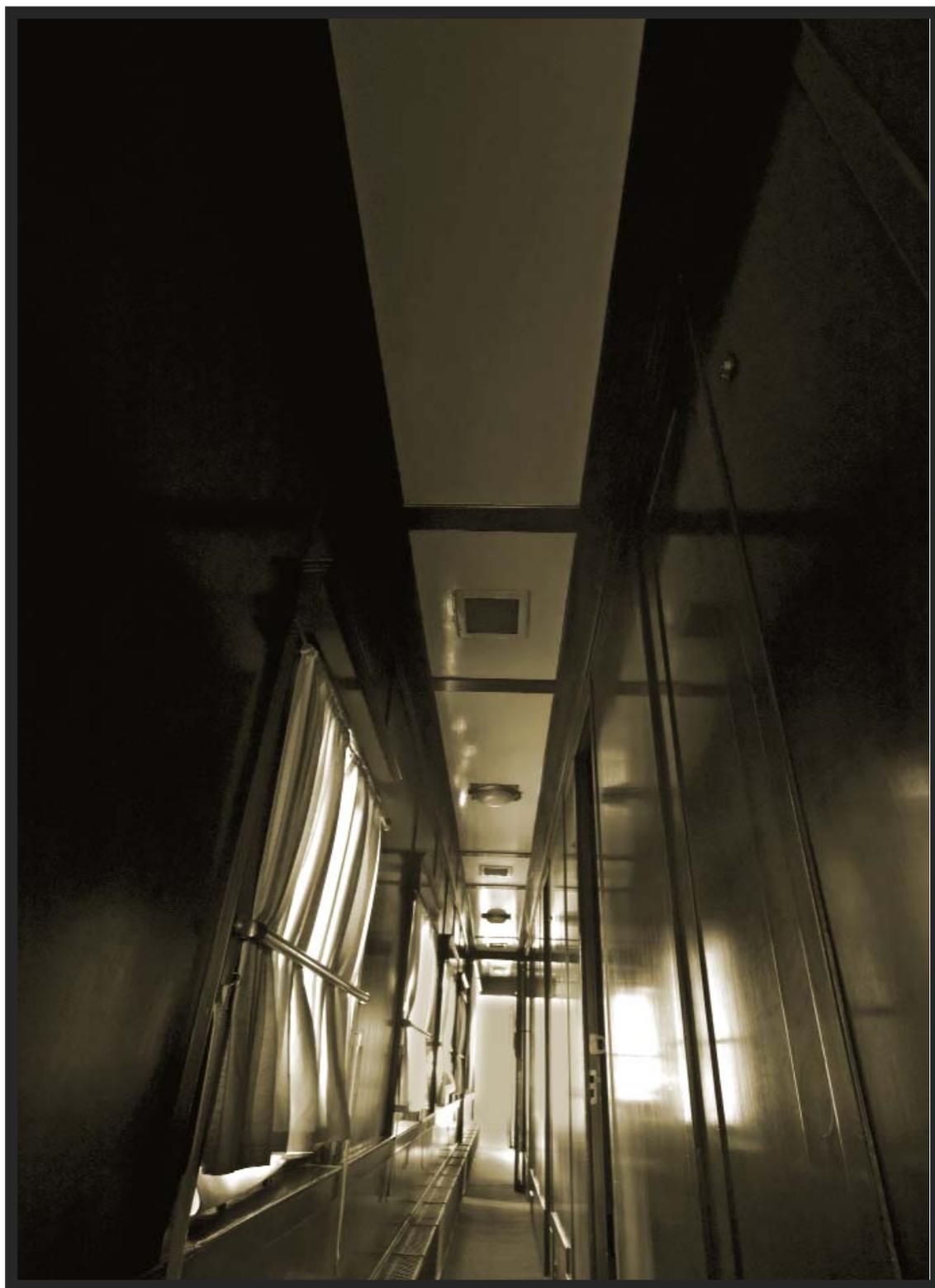
Gabriel Pineda ©





Estación Panzacola

Gabriel Pineda ©



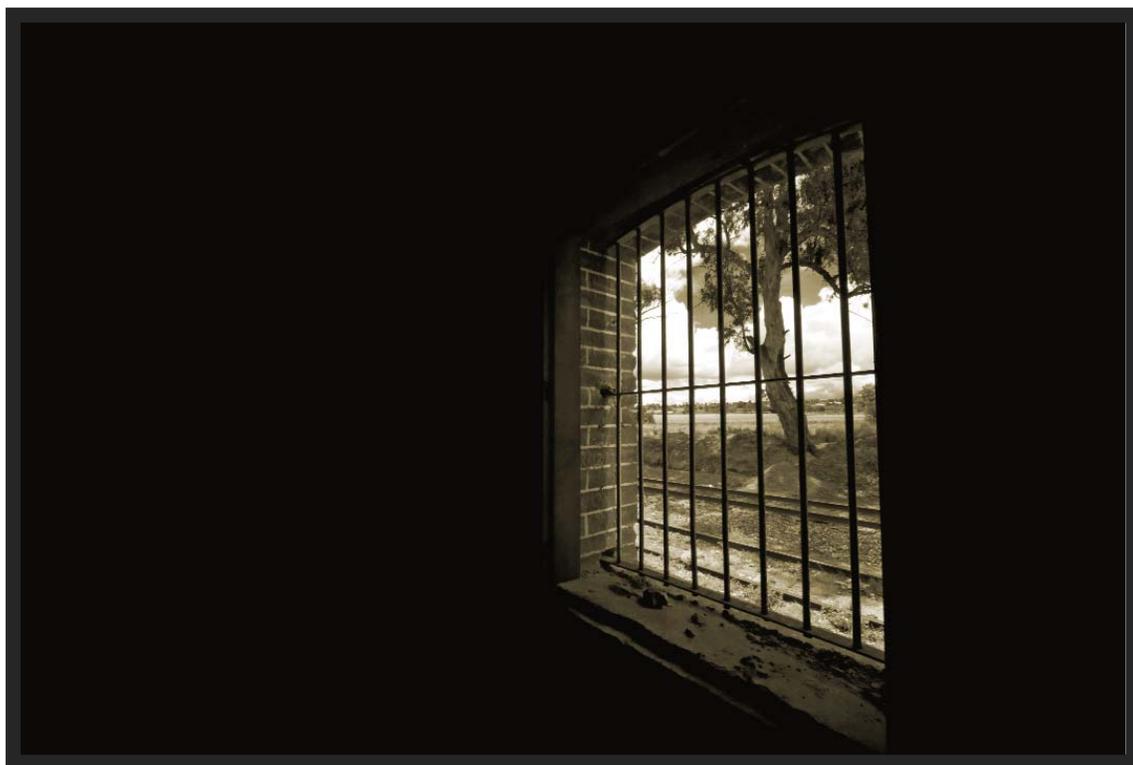
Vagón Carranza.

Gabriel Pineda ©



Dragón de fuego.

Gabriel Pineda ©



Penumbra.

Gabriel Pineda ©



Cielo en ruinas.

Gabriel Pineda ©



Volando entre rieles.

Gabriel Pineda ©



Estación Santa Ana.

Gabriel Pineda ©



Puerta al cielo.

Gabriel Pineda ©





La Vida en Rieles, de Ricardo Romano Garrido
se termino de imprimir en el mes de Diciembre de 2010
en los talleres de Conciencia Gráfica, S.A. de C.V.
con domicilio en Fraccionamiento Cabañas Valsequillo Lt. 2
Oasis, Puebla y con número de teléfono y fax (222) 281-7083

Diseño Editorial
Jorge Antonio Rosette Pereyra

El tiraje consta de 1000 ejemplares



