

Silbatos y palabras

Reseña del libro de Sonia Antonio de la Rosa, ¡Váamonos!. Crónica de una ferrocarrilera, México, Ediciones Marari, 2018.

Blanca Santibáñez Tijerina

Doctora en Humanidades por la Universidad de Leiden, Holanda. Profesora/Investigadora del Área de Historia del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades-BUAP. Líneas de investigación: Historia regional e Historia social. Contacto: besanti@hotmail.com. La presente reseña fue leída por la autora en su intervención en la presentación del libro, celebrada el 25 de septiembre de 2019 en el marco de la segunda jornada conmemorativa por el 60 aniversario del movimiento ferrocarrilero de 1958-1959, en la sede del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Desde mediados del siglo XIX el ferrocarril en México formó parte del imaginario colectivo; tanto el paisaje rural como el urbano se nutrieron del recorrido incesante de las máquinas y los vagones, que a lo largo y ancho del territorio transportaban pasajeros y mercancías. Pero el tren hizo mucho más que eso: en los años prerrevolucionarios trasladó ideas libertarias, cuando diversos grupos antirreeleccionistas viajaban por el territorio divulgando los preceptos magonistas, metodistas, maderistas y otros más.

Llevó en su seno una campaña democrática en la figura de Francisco I. Madero, recorriendo y promoviendo el Sufragio Efectivo No Reección. Sirvió de cuartel general a las fuerzas revolucionarias que se alzaron en contra del golpe de estado perpetrado por Victoriano Huerta, y en defensa del legítimo cumplimiento de la voluntad popular.

Y ya establecida la paz social e instaurada la modernidad en el país, el ferrocarril fue el medio de transporte de un sinnúmero de mexicanos que realizaron una movilidad laboral temporal o definitiva, con la finalidad de mejorar su calidad de vida y la de su familia. A este respecto John H. Coatsworth señala que “el ferrocarril también hizo posible la difusión de información acerca de nuevas oportunidades (...) Los empleados del ferrocarril y sus pasajeros fueron conductores de noticias de trabajos que se ofrecían en una u otra parte del país. La excitación de viajar y el impacto de nuevas formas de consumo y de vida incrementaron la participación de la fuerza laboral al tiempo que suscitaron una mayor movilidad”.¹

Y justo es el caso de la maestra Sonia Antonio de la Rosa, quien a través de su libro *¡Váamos!. Crónica de una ferrocarrilera*, nos comparte sus vivencias, sus aprendizajes y sus recuerdos desde el tiempo en que se decidió por aprender el oficio de telegrafista. Es así que tengo el privilegio de compartir con ustedes algunos comentarios con respecto a la lectura de este libro.

Los relatos contruidos con un lenguaje ameno, emotivo y a la vez nostálgico, nos transportan a la añorada estación de tren con sus amplias salas de espera, con su gran reloj que marcaba con precisión las llegadas y salidas de trenes, con sus largos andenes, con su bullicioso tránsito de pasajeros y cargadores y, sobre todo, con su imponente locomotora que precedía a una larga fila de vagones, algunos de pasajeros y otros de carga.

Al leer las páginas de este libro se logra evocar los años infantiles, en que cargados de emoción abordábamos el tren que nos llevaría a visitar a nuestros seres queridos con mucha alegría al inicio, pero con una inmensa pesadumbre al regreso.

El libro tiene la virtud de mostrarnos el lado oculto y olvidado del significado que tuvo el tren en la vida de miles de mexicanos a través de los años: para Sonia fue el medio de una transformación radical de su vida a partir de la llegada del líder ferrocarrilero Demetrio Vallejo, quien inspiró en su madre y en ella misma la idea de ser telegrafista.

Con perseverancia y aplomó logró afrontar las dificultades que se presentaban y los diez días de estancia laboral programados en Tetecalita, Morelos, se convirtieron en 32 años. En ese lapso no sólo desempeñó muy bien su trabajo, sino también mantuvo una convivencia familiar con todos y cada uno de los compañeros con los que tuvo contacto.

A lo largo de 128 páginas, la autora nos da testimonio de la vida cotidiana que giraba alrededor del tren y de su estación, pero además nos conduce a la vivencia imaginaria de cientos de pasajeros que hicieron del ferrocarril su modo de transportación; así lo describe:

Al llegar a Cuernavaca (...) los pasajeros descendían con su equipaje y se dirigían a los taxis que ya esperaban en el andén. Algunos viajaban por conocer la ciudad y esperaban el tren de regreso. Otros, se dirigían al exprés a recoger sus bultos documentados. Los que continuaban el viaje y la tripulación tenían tiempo para tomar alimentos, algunas personas saboreaban las enchiladas de doña Gila o los tacos acorazados de doña Brígida, que eran especiales, mientras que otros comían en el restaurante de la empresa.²

La trayectoria de la línea C México-Balsas es narrada de forma emotiva y cuidadosa: el lector agudo concibe el recorrido por todas las estaciones descritas y puede percibir el ambiente festivo de la población que admiraba el paso del ferrocarril, el silbato de la locomotora y la responsable formalidad que el maquinista imponía al desempeño de su labor. Pero también nos refiere el ambiente festivo que se formaba dentro del vagón de pasajeros, que entre el bullicio de las personas y el ruido al pasar los durmientes creaba un escenario poco observado en otro medio de transporte: las viandas que se hacían presentes durante el trayecto, el olor a fruta fresca que emanaba de los poblados que se pasaban y los animales domésticos que se depositaban bajo los asientos: “perros, gatos, pájaros en jaulas”.³

Sin embargo, en un ambiente masculinizado como eran los ferrocarriles, la presencia de una mujer causaba diversas situaciones, el propio instructor de telegrafistas señalaba que “la empresa ferrocarrilera formó 31 600 telegrafistas, y entre ellos, había más o menos 200 mujeres en toda la vida de la empresa, incluyendo a las pioneras”;⁴ de este número “pocas telegrafistas salieron a la línea a exponerse a toda clase de peligros. La sátira, el cortejo, el machismo, la soledad, el peligro de toda índole estaban presentes. Había que escuchar palabras obscenas por parte de los ferrocarrileros”.⁵

Todo lo anterior nos hace reflexionar que no debió ser fácil para la maestra Sonia Antonio de la Rosa. Sin embargo, su deseo de superación y su perseverancia por cumplir sus propósitos la llevaron a superar sus temores, sus obstáculos, pero sobre todo a vencer la animadversión de algunos de sus compañeros de trabajo en los que prevalecía la tradición machista y misógina.

De vital importancia resultan los relatos acerca de la organización interna de la empresa. Con un amplio conocimiento del mecanismo laboral, la autora nos presenta un detallado panorama de las condiciones de vida y de trabajo en que se encontraba el personal ferroviario y sus familias: viviendas, horarios, responsabilidades, salarios, prestaciones, mecanismos de control, sanciones, cesantías, seguridad social y finalmente pensiones y finiquitos.

En otro apartado se menciona la figura del ferrocarril en la cultura mexicana: en la música, la literatura, el cine y la tradición popular como los refranes; pero también se destacan los estudios históricos de carácter social como los paros, huelgas y movimientos trascendentales como el de 1958-1959 liderado por Demetrio Vallejo.

Otros temas tratados en este libro se refieren a las actividades que debían realizar los telegrafistas y sus responsabilidades; a la estructura laboral de los ferrocarriles y sus espacios de trabajo, además de contener algunas anécdotas personales relacionadas con su desempeño en las actividades ferroviarias.

Por otra parte, al igual que sucedió en la industria textil, la vida de los trabajadores del riel cambió en 1997, cuando finalizaron los recorridos del tren en todo el país. En ambos sectores laborales el silbato regía, no sólo la vida de los obreros y de sus familias, sino también la de los habitantes de las comunidades aledañas a dichas empresas. Tanto los trabajadores de textiles como los ferrocarrileros tuvieron que rehacer sus vidas fuera de sus espacios laborales, tuvieron que reinventar sus actividades ante el cierre de su fuente de trabajo, que por décadas cobijó a generaciones de padres, hijos y hasta nietos.

Los habitantes de diversas poblaciones urbanas y rurales tuvieron que asimilar que nunca más volverían a utilizar este medio de transporte para desplazarse y que su fuente de subsistencia por medio del comercio quedaba suspendida definitivamente. Este trance doloroso y letal abarcó a decenas de familias que dependían del tren para una movilidad laboral segura y económica, afectó a cientos de jóvenes que realizaban sus estudios en la capital de su estado y paralizó la economía de innumerables localidades que estaban conectadas al mercado regional a través de los ferrocarriles. Ya nada volvió a ser lo mismo.

Por último, quiero decir que es una lectura ampliamente recomendada el libro de Sonia Antonio de la Rosa, pues gracias a él se podrán conocer a fondo los movimientos sociales de la segunda mitad del siglo XX, pero sobre todo, comprender la lucha incesante en la vida laboral cotidiana de mujeres que como la autora aún permanecen en la penumbra de la historia oficial. No me resta más que felicitar a la maestra Sonia por este arduo trabajo de recuperación de la memoria histórica a través de su vida y trayectoria profesional y agradecer que comparta con nosotros esas vivencias tan trascendentales, que es imperativo que conozcan y aprecien las generaciones de hoy.

[1] Coatsworth, J. H., El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, México, Ediciones Era, 1984, p. 66.

[2] Sonia Antonio de la Rosa, ¡Váamos!. Crónica de una ferrocarrilera. México, Marari, 2018, p. 25.

[3] Ibid, p. 41

[4] Ibid, p. 103

[5] Idem.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 37, septiembre – diciembre 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.