

Quinqués, maquinaria y minutas del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec: rehabilitar la promesa estatal a través de los objetos

Lamps, Machinery and Minutes of the Isthmus of Tehuantepec Railroad: Rehabilitating the State's Promise through Objects

Lâmpadas, maquinaria e minutas da Ferrovia do Istmo de Tehuantepec: reabilitar a promessa estatal através dos objetos

Recibido: 01/04/2024 • Aprobado: 23/09/2024 • Publicado: 01/01/2025

Gabriela Zamorano Villarreal

Ciesas, Ciudad de México, México

zamoranog@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-6909-738X>

Resumen

En diciembre de 2023, el presidente mexicano Andrés Manuel López Obrador inauguró el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, reactivando así la ruta interoceánica que estrenó Porfirio Díaz en 1907 para impulsar la modernización nacional y la interconexión global. Con un enfoque en la materialidad de los objetos, este artículo examina cómo esta rehabilitación transforma relaciones y sentidos de temporalidad entre sectores obreros y campesinos de la zona. Primero, analiza las *memorias encarnadas* que emergen en las interacciones de extrabajadores ferrocarrileros con sus antiguos objetos de empleo. Después, da cuenta de una disputa sobre maquinaria y documentos en un conflicto sobre los supuestos beneficios del ferrocarril en una comunidad campesina. En ambos casos, los objetos son destellos materiales que emergen de la infraestructura ferroviaria, pero que encarnan a pequeña escala *memorias afectivas*, reclamos y gestos íntimos y colectivos a partir de los cuales los pobladores reformulan las promesas estatales.

Palabras clave: ferrocarril, Istmo de Tehuantepec, objetos, infraestructura, promesa, temporalidad, Estado

Abstract

In December 2023, the Mexican President Andrés Manuel López Obrador inaugurated the Isthmus of Tehuantepec Railroad, reviving the inter-oceanic route that Porfirio Díaz opened in 1907 to promote national modernization and global interconnection. With a focus on the materiality of objects, this article examines how this rehabilitation transforms relations and senses of temporality among worker and peasant sectors in the area. First, it analyzes the *embodied memories* that emerge in the interactions of former railroad workers with their former objects of employment. Next, it documents a dispute over machinery and documents in a conflict on the supposed benefits of the railroad on a peasant community. In both cases, objects constitute material sparks that emerge from the railway infrastructure, but which embody small-scale *affective memories*, and intimate and collective claims and gestures from which inhabitants of the region reformulate state promises.

Keywords: railroad, Isthmus of Tehuantepec, objects, infrastructure, promise, temporality, state

Resumo

Em dezembro de 2023, o presidente mexicano Andrés Manuel López Obrador inaugurou a Ferrovia do Istmo de Tehuantepec, reativando a rota interoceânica que Porfirio Díaz inaugurou em 1907 para promover a modernização nacional e a interconexão global. Colocando o foco na materialidade dos objetos, este artigo examina como essa reabilitação transforma as relações e os sentidos de temporalidade entre os trabalhadores e camponeses da região. Primeiro, analisa as *memórias encarnadas* que surgem nas interações de ex-trabalhadores ferroviários com seus antigos objetos de trabalho. Em seguida, da conta de uma disputa por maquinaria e documentos em um conflito sobre os supostos benefícios da ferrovia em uma comunidade de camponeses. Em ambos os casos, os objetos são lampejos materiais que emergem da infraestrutura ferroviária, mas incorporam *memórias afetivas* em pequena escala, reivindicações e gestos íntimos e coletivos a partir dos quais os moradores reformulam as promessas do Estado.

Palavras-chave: ferrovia, Istmo de Tehuantepec, objetos, infraestrutura, promessa, temporalidade, Estado

Introducción

El 22 de diciembre de 2023 el presidente mexicano Andrés Manuel López Obrador inauguró el servicio de pasajeros del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT). Después de cinco años de trabajos, entre incredulidad y asombro por parte de los habitantes de la región, la ruta ferroviaria que había inaugurado en 1907 el entonces presidente Porfirio Díaz conectó nuevamente los océanos Atlántico y Pacífico. A lo largo de un siglo y casi dos décadas, este proyecto de infraestructura incidió en la vida social, política y económica de una región —a la vez que fue definido por

ella— con una gran riqueza ecológica y cultural en la que, al mismo tiempo, se han mantenido altos indicadores de pobreza¹.

Las cualidades históricas, geopolíticas, demográficas y tecnológicas que se involucran en la rehabilitación del FIT permiten situar esta obra como un caso complejo relacionado con el tema de este dossier: las reconfiguraciones temporales del conflicto social. El ferrocarril es una de las infraestructuras más emblemáticas de la modernidad, tanto por su capacidad de movilidad masiva de carga y pasajeros como por su capacidad de articular imaginarios de interconexión nacional y global (Schivelbusch 2014). Por tratarse de una obra que data de más de un siglo atrás, el proyecto de rehabilitación se arraiga en una historia profunda de promesas, planes e intervenciones de modernización; así como de procesos de deterioro, declive y movilización social. La ubicación geopolítica de la obra en una zona idónea para la conexión interoceánica ha llevado a definirla como estratégica para el comercio global. Por otra parte, la construcción y rehabilitación de este ferrocarril ha incidido de manera diferenciada en las formas de vida, las memorias, los imaginarios y las visiones de futuro de poblaciones diversas que incluyen tanto localidades indígenas ya asentadas allí desde antes como nuevas localidades obreras que se edificaron expresamente para trabajar en el ferrocarril y otras industrias relacionadas.

Tomando en cuenta estas características, una pregunta que enmarca este artículo es qué tipo de relaciones, conflictos y sentidos socioespaciales y temporales se están generando a partir de la rehabilitación de esta obra. En el texto examino cómo estos procesos se articulan de forma palpable en torno a las interacciones que extrabajadores ferrocarrileros, por un lado, y campesinos movilizados, por otro, desarrollaron con objetos asociados al ferrocarril. Estos objetos son destellos materiales que emergen de la infraestructura, pero que encarnan a pequeña escala *memorias afectivas*, reclamos y gestos a partir de los cuales los habitantes de la región reformulan y resignifican las promesas pasadas y presentes alrededor de la obra y, mediante estas, las relaciones específicas con el Estado.

Luego de contextualizar la reciente rehabilitación de esta obra en la historia regional del ferrocarril, sitúo el análisis en el marco de debates teóricos recientes sobre antropología de las infraestructuras y sus ruinas, de las materialidades y del Estado. Posteriormente, desarrollo dos casos de estudio. En el primero, identifico la manera en que un grupo de extrabajadores ferrocarrileros de la ciudad de

1 “De los 41 municipios [oaxaqueños] que integran el Istmo, el 49 % presentan grados de marginación muy alto y alto” (Gobierno del Estado de Oaxaca y Coplade 2020, 16).

Matías Romero resguarda objetos, fotografías y documentos institucionales como prácticas activas de memoria con base en las cuales reivindican a la desaparecida empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de México como patrimonio colectivo que históricamente ha significado para ellos una forma de pertenencia al Estado. En el segundo, analizo la centralidad de los objetos en un conflicto en la localidad mixe de Mogoñé Viejo. Tanto la minuta de acuerdos que firmó inicialmente la asamblea ejidal con el entonces encargado del organismo público descentralizado, denominado Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec (CIIT), como la maquinaria que retuvieron los manifestantes fueron objetos que mediaron una compleja negociación con el Estado y las promesas que generó en torno al tren.

La diferenciación de experiencias, expectativas y sentidos de temporalidad alrededor de la rehabilitación del ferrocarril entre poblaciones que se encuentran a una distancia de tan solo 20 kilómetros se debe a las historias y relaciones particulares que se han generado entre estos sectores y el Estado. Por una parte, los extrabajadores ferrocarrileros han construido un sentido de pertenencia a la región y al Estado a partir de una identidad obrera y sindical vinculada plenamente a las memorias de un siglo que se remonta a la instalación de los talleres en su localidad. Para los campesinos de Mogoñé Viejo, en cambio, la relación con el tren se sitúa en una preocupación presente sobre cómo esta obra incide en la reorganización actual de sus territorios, formas de movilización y acceso a servicios.

Rehabilitar: del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec

El actual proyecto del FIT se suma a una larga historia de prospección que inició en 1842 y resultó en la inauguración de la ruta comercial del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en 1907 por el presidente Porfirio Díaz (1877-1890 y 1884-1911), en un tramo de alrededor de 300 kilómetros entre los puertos de Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz. Inicialmente a cargo de la empresa inglesa S. Pearson and Son Ltd., fue un designio ejemplar del emergente proyecto liberal de nación. Junto con otras de infraestructura portuaria, la obra buscó interconectar los océanos Pacífico y Atlántico y, por tanto, el tráfico comercial marítimo entre Asia y la costa oeste de Estados Unidos. Tras una década de auge, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec perdió relevancia debido a la apertura del canal de Panamá en 1914. En 1918, al cesar el contrato con Pearson, pasó a ser parte de la ambiciosa empresa Ferrocarriles Nacionales, que se nacionalizó en 1937. Entre pequeños repuntes y muchas crisis, el Ferrocarril de Tehuantepec se mantuvo en movimiento a lo largo

del siglo XX. Un periodo clave en esta historia fue durante el Plan de Rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales, promovido en 1948 por el presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952) junto a muchos otros proyectos de infraestructura en el país (Ferrocarriles Nacionales de México 1948). La otra cara de este plan de desarrollo fue una sostenida política de represión y desmovilización de las luchas sindicales y organizaciones de los trabajadores ferrocarrileros y de otros sectores por parte del Gobierno de Miguel Alemán y los de sus sucesores, con una línea claramente modernizadora y anticomunista (Ballesteros Rojo 2005).

El impulso modernizador entre 1950 y 1970 y la subsecuente crisis económica nacional en la década de 1980 se desarrollaron a costa de desmovilizar y, finalmente, abandonar a los trabajadores de las empresas estatales, y llevaron a la privatización de la mayoría de estas instituciones en la década de 1990, incluyendo la de Ferrocarriles Nacionales en 1999. Entonces se creó el FIT como empresa de participación estatal mayoritaria encargada de administrar tres líneas que interconectan a Veracruz, Tabasco y Chiapas.

Desde que paró el transporte de pasajeros en el Istmo en 2007 y hasta hace unos años, el servicio exclusivo de carga fue utilizado clandestinamente y con altos riesgos por un creciente número de migrantes centroamericanos en sus intentos de tránsito hacia los Estados Unidos. En 2019, como parte de sus proyectos prioritarios, el entonces recién electo presidente López Obrador decretó la creación del CIIT, para el cual fue central la reactivación de las líneas en el Istmo que eran administradas por el FIT (“Acuerdo por el que se da a conocer el Programa Institucional” 2021, 7). Este estudio se basa en la Línea Z, que recorre 212 kilómetros desde Medias Aguas, en Veracruz, al puerto de Salina Cruz, Oaxaca (figura 1).

Además de buscar reactivar una región estratégica para el comercio global, el Gobierno enfatizó la necesidad de que esta obra aporte a la calidad de vida de las poblaciones locales², por lo que se concibe como parte del Plan de Desarrollo para el Bienestar y, más específicamente, de los proyectos hermanos del CIIT y del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT). Estos retoman objetivos de prospección y desarrollo en la región de larga data, incluyendo el controversial Plan Puebla Panamá que se implementó parcialmente entre 1990 y 2000 para remodelar y construir puertos, autopistas, gasoductos, proyectos de

2 A nivel latinoamericano, las recientes obras de infraestructura impulsadas por Gobiernos de izquierda —como el de López Obrador en México— involucran también la paradoja de ser congruentes con los derechos de los pueblos indígenas y la protección del medio ambiente, al tiempo que participan en lógicas económicas globales que inevitablemente reproducen dinámicas de desigualdad y deterioro ambiental.

telefonía, industria eólica y parques industriales (p. ej. Béjar Álvarez 2001; Delgado Ornelas 2003; Wilson 2014). A esto se suman los intentos actuales de mejorar servicios e infraestructura para las localidades mediante procesos de consulta, los cuales en la práctica han resultado controversiales debido a que algunos comunarios y organizaciones argumentan que no recibieron suficiente información sobre los impactos ambientales de los proyectos en curso (Vázquez Vidal 2022, 69-119).



Figura 1. Tren interoceánico, mapa Línea Z

Fuente: imagen de Facebook, publicada por Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S. A. de C. V. el 27 de noviembre de 2023. <https://www.facebook.com/ferroistmo/posts/descubre-el-mapa-de-la-l%C3%ADnea-z-del-tren-interoce%C3%A1nico-con-las-primeras-10-estaci/755333219954182/>

La actual proyección del FIT sobre la misma infraestructura de una obra que se construyó a inicios del siglo XX le da una compleja densidad temporal. Por un lado, rehabilitar implica reconstruir y poner en marcha tanto la infraestructura social como las obras propias del ferrocarril. Pero también conlleva resignificar vínculos con materialidades e historias previas que, situadas en el presente y ante la promesa de reactivar el tren, generan nuevas expectativas y sentidos temporales, como la memoria, entretejidos de formas porosas, fragmentadas y no lineales.

Para analizar cómo ciertos objetos ligados a la historia y la rehabilitación del ferrocarril contribuyen actualmente a reformular sentidos de temporalidad y pertenencia al Estado entre algunos sectores “beneficiarios” de esta obra, recupero aportes de los debates recientes sobre la antropología de las infraestructuras, de las materialidades y del Estado. Examinó el FIT como un proyecto de larga data cuya actual rehabilitación genera transformaciones sociomateriales *impredecibles, inesperadas y silentes* (Jensen y Morita 2015, 83-85) que inciden sobre las relaciones de los diferentes actores de este proceso, entre los cuales destaco la función de los objetos. Estas transformaciones envuelven experiencias estéticas y sensoriales (Larkin 2013), así como complejos sentidos de temporalidad, en particular alrededor de la noción de promesa (Dalakoglou y Harvey 2012).

Por otra parte, a partir de una aproximación a las *infraestructuras como archivos* (McCallum 2016), examino los objetos relacionados con el ferrocarril no como entidades aisladas, sino como parte de un ensamble dinámico, abierto y con varias *capas temporales* en el que participan y se redefinen otros objetos y sujetos. Al formar parte de archivos en movimiento y con *fuerza generadora* (McCallum 2016), estos objetos no están inmóviles en el pasado, sino que, como las mismas ruinas del ferrocarril, se abren a nuevas lecturas y sentidos (p. ej. Gnecco y Rufer 2023; Gordillo 2015; McCallum 2016; Rozental 2016; Salas Landa 2024; Stoler 2008). Estas formas de resignificación de ruinas y archivos comprenden procesos de reapropiación, reparación y remiendo desde el presente y apuntando a futuros (Zamorano Villarreal 2022). Como mostraré a continuación, ciertas prácticas de memoria y de lucha política en torno a objetos pueden, siguiendo a Das y Poole (2008), ser consideradas como *márgenes* desde los cuales sujetos y colectivos reformulan al Estado y sus promesas.

Matías Romero: márgenes, objetos y memorias encarnadas

Matías Romero es una ciudad pequeña, mayoritariamente mestiza, de alrededor de 40 000 habitantes, de los cuales casi 5 000 son hablantes de las lenguas mixe y

zapoteco (Inegi 2024a). Por su ubicación céntrica y al pie de la carretera transístmica, a ella acuden la mayor parte de las poblaciones aledañas para obtener servicios educativos de nivel medio, de salud, administrativos y judiciales. Asentada en una ranchería originalmente llamada Rincón Antonio, nació en 1902 debido a que S. Pearson and Son la ubicó como una locación estratégica para construir y operar el naciente proyecto del ferrocarril. Se definió entonces como sede de los talleres, el almacén y la “casa redonda” para construir y reparar la maquinaria ferroviaria de la región (figura 2). Esta decisión definió un proyecto de ciudad en el cual se edificarían viviendas, hospitales, escuelas y demás obras de infraestructura social para atender a las familias que trabajarían en la empresa.



Figura 2. Desmantelamiento de los talleres ferrocarrileros de Matías Romero, Oaxaca, agosto de 2023

Fuente: fotografía propia.

Hasta hace un par de años era inevitable recorrer la ciudad sin percibir el deterioro y las ruinas de edificios y lugares vinculados al ferrocarril, como la estación junto a los talleres y vagones abandonados alrededor, el hospital y el Estadio Ferrocarrilero Víctor Flores (figura 3). También hay colonias con restos de viviendas de tipo inglés, algunas de las cuales, a pesar de su desgaste, aún están habitadas. Estas fueron construidas para diferentes niveles de trabajadores: los *chalets* de madera para los altos mandos de la empresa y los *blocs* de ladrillo para los mandos medios (figura 4).



Figura 3. Interior del Deportivo Ferrocarrilero Víctor Flores, en Matías Romero, Oaxaca, agosto de 2023

Fuente: fotografía propia.



Figura 4. Viviendas ferrocarrileras conocidas como *blocs*, construidas para los mandos medios alrededor de 1950 en Matías Romero, Oaxaca, agosto de 2023

Fuente: fotografía propia.

Cronistas y habitantes de Matías Romero se refieren a la ciudad como *cosmopolita* debido a que, por su origen relativamente joven a partir del ferrocarril, fue poblada por trabajadores principalmente mestizos de distintos oficios que llegaron contratados por la empresa. Mientras que algunos provenían de localidades vecinas como El Barrio de la Soledad —con presencia afrodescendiente— y el municipio zapoteco de Santa María Petapa, muchos otros procedían de estados cercanos con una historia ferrocarrilera, como Veracruz y Chiapas. Al inicio, familias extranjeras llegaron a la ciudad para trabajar en el tren, aunque pocas se arraigaron. Por su centralidad geográfica y por el auge económico que llegó a tener, Matías Romero también atrajo a comerciantes nacionales y extranjeros. Al mismo tiempo, como notan García Cortés y Portador García,

el centro ferrocarrilero se insertó en el sistema tradicional de comercio establecido por las comunidades indígenas de la zona, convirtiéndose en un nuevo mercado microrregional, el cual hasta nuestros días concentra gran parte de la actividad comercial de los municipios vecinos. (2005, 51)

Además de dedicarse a vender sus productos agrícolas, pobladores indígenas —en su mayoría mixes y algunos zapotecos de localidades vecinas— habitan intermitentemente la ciudad por otras razones comerciales, de estudio o de trabajo en actividades básicas de construcción y limpieza, y solo muy pocos llegaron a trabajar en el ferrocarril. Actualmente los indígenas, principalmente mixes o ayuuks, constituyen el 30 % de la población total de Matías Romero (Cérbulo Pérez 2005; García Cortés y Portador García 2005).

Estos breves datos sobre la historia, demografía y constitución urbana de Matías Romero permiten visualizar la infraestructura del ferrocarril no solo como una intervención material a partir de la cual se fundó y desarrolló toda una ciudad con arquitectura, servicios y actividades económicas que incidieron en la configuración de la región. Las intervenciones también rearticulaban mundos (Bonelli y González Gálvez 2017; Jensen y Morita 2015) inherentes a sus materialidades en términos de prácticas y sentidos de temporalidad y de pertenencia en los que resuenan identidades obreras-industriales y de lucha sindical de otras partes del país que, a la vez, se arraigan en elementos culturales de la región. A continuación, exploro ejemplos de cómo estos mundos que se crearon hace más de un siglo, y que se están reformulando a partir de la rehabilitación del ferrocarril, se expresan en las vidas de algunos extrabajadores ferrocarrileros y en sus interacciones con objetos vinculados al tren.

La tarde del 10 de agosto de 2023 nos reunimos en la Secundaria Técnica n.º 5, ubicada en el barrio ferrocarrilero de Matías Romero, con un grupo de alrededor de diez asistentes, principalmente varones y algunas mujeres de setenta años o más, que trabajaron en el ferrocarril. A pesar de sus distintas personalidades, las y los extrabajadores comparten un entusiasmo por relatar anécdotas relacionadas con sus antiguos empleos, para lo cual se expresan con una mezcla de solemnidad y humor, en voz alta y firme, a menudo de pie. Algunos de ellos se juntan regularmente en pequeños grupos para tomar una cerveza o café con pan mientras recuerdan experiencias de sus tiempos en la empresa y también de discrepancias y luchas sindicales³. Para esa tarde, los habíamos convocado con el fin de sumar a sus esfuerzos personales y grupales de años recuperando relatos, canciones, fotografías, documentos y objetos conectados con la historia del ferrocarril⁴.

Como en otras reuniones informales, aquí las cosas y las anécdotas sobre los antiguos empleos se ensamblan como piezas de un rompecabezas colectivo que busca narrar una historia más completa. Al respecto, resalta el entusiasmo de don José Santos, quien a menudo lleva algo para mostrar: una matraca con la que anuncia su llegada bulliciosamente, formularios de papel membretado en los que se registraban los materiales de trabajo o alguna maquinaria pequeña que esté reparando. Una vez acomodados en círculo en los pupitres del fresco salón de la secundaria, los organizadores mencionamos la intención de aportar a la memoria oral en torno al ferrocarril. Y, como en otros espacios parecidos, ellos describen los objetos que atesoran como especies de anclas a un pasado en el que, como exclamó el extrabajador Rogelio Roque, “éramos felices, pero no lo sabíamos”. Pueden ser fotografías, lámparas, herramientas, señalamientos, algún documento valioso que debieron cuidar durante algún cargo; recibos de nómina, credenciales, perforadoras de papel, pedazos de un mural demolido..., cualquier rastro material que les permita mantener un lazo tangible con ese pasado difuso, glorioso, del que poco a poco fueron despojados. Y, desde ese lugar de orgullo, pertenencia y nostalgia, Arturo Muñoz menciona con indignación: “Se están llevando nuestra memoria, nuestra cultura, en

3 El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) ha vivido un largo conflicto entre la facción oficialista y sectores disidentes, el cual se sintió activamente en Matías Romero durante las décadas de 1940 y 1950, desde la dirigencia del istmeño Demetrio Vallejo, uno de los principales líderes nacionales disidentes (Ballesteros Rojo 2005).

4 Los convocantes a esta reunión fuimos el promotor Arturo Muñoz, la antropóloga Susana Vázquez, el delegado regional de la Secretaría de Cultura, Manuel Ballesteros, el maestro Fermín Estudillo y yo. Fueron invitadas iniciativas ya existentes, como El Vagón Cultural, La Vieja Guardia y Amigos de Matías Romero.

vagones”, refiriéndose a las apresuradas obras del FIT en las que él ha observado cómo la maquinaria, las herramientas y el equipo de oficina que aún estaban en los antiguos talleres fueron subidos a furgones antes de demoler los edificios: “Seguramente para terminar en el fierro viejo”.

La poderosa frase que usó Arturo, en el sentido de que se están llevando su memoria en vagones, sintetiza el valor que tienen estos objetos para los extra-bajadores, más allá de su utilidad para el oficio. Ante la sensación compartida de impotencia por la destrucción de sus antiguos lugares y materiales de trabajo, sin embargo, ellos encuentran las maneras de mostrar, mediante prácticas pequeñas, cotidianas e íntimas, sus vínculos históricos con el ferrocarril. Desde estos vínculos, especulan a su vez sobre la posibilidad de que las actuales promesas en torno al nuevo tren les devuelvan aquellos tiempos que les aseguraron salario y servicios a ellos y a sus familias.

Un ejemplo de esto fue la espontánea interacción de José Santos con sus objetos una tarde que Arturo y yo lo visitamos en su casa. Entrado en sus setenta años y muy fuerte aún, José es parte de un grupo que se autodenomina La Vieja Guardia. Luego de contribuir a la lista de apodos que Arturo está recopilando, nos contó la historia de cómo empezó a trabajar en los ferrocarriles, a sus escasos quince años, con el apoyo de empleados mayores. Al final del relato, nos mostró con orgullo su colección de linternas y quinqués de petróleo. Eran una docena de finas lámparas de vidrio frágil abombado en el centro, con diferentes tamaños, formas y acabados, cada una con su base para verter el combustible líquido, protegidas con estructuras metálicas de colores rojo, negro o plateado. José acomodó cuidadosamente sobre su mesa esta asombrosa colección para luego encenderlas una a una. Los vidrios, transparentes o de tonos de neón verde o rosado, irradiaban una singular iluminación multicolor. El fuego emitido por cada uno era una llama pequeña en la parte inferior que, sin embargo, durante el trabajo de José funcionó de forma idónea para observar en la oscuridad y emitir señales.

José dejó las lámparas encendidas sobre su mesa y buscó otros objetos que atesora en algunos rincones de su sala para pedirnos que los fotografiáramos: un pesado candado de hierro con un juego de cuatro llaves, un asiento para conductor de locomotora, una escalera de vagón, garrafones de aluminio con un delgado vertedor para aceite, y media docena de bengalas y pequeños petardos envueltos en cartuchos con etiquetas rojas desgastadas, que también utilizaba para comunicar mensajes en su trabajo y en las que aún se leen las indicaciones y la advertencia de “Peligro”. Se trata de cosas ahora obsoletas y aisladas de su entorno original que encierran algún tipo de secreto o conocimiento ilegible para quienes

no estamos familiarizados con su oficio. José comenzó a descifrarlas para detallar cómo se usaban, dónde se colocaban, cómo sonaban, para qué servían. Luego de sus explicaciones expertas, confesó que se trataba de objetos que colecciona porque “son mi pinche gusto”, aunque sepa que, “después de que me muera, los van a tirar”.

Antes de despedirnos, fue apagando sus linternas. Al balancear la última para intentar extinguir la llama, comenzó a recordar con todo su cuerpo, en una especie de danza, la manera en que utilizaba esa herramienta en su trabajo de garrotero para indicar a los conductores cómo acomodar y acoplar las máquinas: “córtame... uno... de la cabeza”, “córtame... uno... de la cola”, “adelante”, “atrás”. Mientras recordaba, José se situó en el marco de la puerta abierta de su casa, la cual está flanqueada por amplios ventanales de herrería negra. Al sujetarse del marco para precisar sus movimientos, súbitamente había transformado ese espacio doméstico y cotidiano en un vagón de ferrocarril (figuras 5, 6 y 7).





Figuras 5, 6 y 7. Fotogramas de video. José Santos recuerda las señales que emitía con su quinqué durante su trabajo como garrotero. Matías Romero, Oaxaca, agosto de 2023
Fuente: elaboración propia.

La interacción de José con sus linternas generó la emergencia de un recuerdo desde su cuerpo, una evocación que constata la densidad temporal no solo de los objetos, sino de los gestos que se producen mediante este proceso. Al analizar expresiones performáticas políticas, artísticas y mediáticas en Latinoamérica, Diane Taylor (2003) observa cómo la memoria *encarnada* o almacenada en el cuerpo constituye repertorios que permiten resguardar y transmitir el conocimiento. En este sentido, los gestos que detonó la interacción de José con sus objetos permiten observar cómo inciden las materialidades —por ejemplo, cosas, lugares e imágenes— en las memorias, acervos y formas de transmisión. Se trata de recuerdos incorporados que se asocian directamente a sus conocimientos y prácticas laborales, detonados por objetos ahora obsoletos que a lo largo de su vida fungieron principalmente como herramientas de trabajo. Estas memorias son *afectivas* debido a que “exceden los relatos oficiales de la historia” (McCallum 2015, 213), a la vez que se asocian a la noción de *infraestructura como archivo*, entendida como “un mosaico o ensamblaje de materiales que indexicalizan distintos momentos de la historia ferroviaria” de una manera no lineal (208). Los recuerdos evocados a partir de los objetos del pasado permiten a José y a sus compañeros reclamarse también en la actualidad como sujetos de la nueva promesa de infraestructura desde sus lugares de encuentro, desde sus casas y desde sus cuerpos, de un proceso de modernización en el cual no están contemplados.

Así, mientras Arturo Muñoz recopila y divulga fotografías y documentos como forma de conectar recuerdos comunes en torno a los trabajos y experiencias sobre Ferrocarriles Nacionales, la colección de quinqués de José le ayuda a recuperar la memoria corporal de su antiguo oficio. Como bien explicó Manuel Ballesteros en esa reunión, y como argumentó Victoria Novelo Oppenheim (2005) en su estudio sobre ruinas industriales en otros lugares de México, estos objetos tienen un valor patrimonial que permite, al reconstruir la historia del trabajo y de la vida en la empresa, rearticular colectividades —a menudo a partir de evocaciones y gestos íntimos— que fueron separadas durante el proceso de privatización. Además de esta forma de patrimonialización, siguiendo a Elizabeth Ferry (2011), sugiero que los objetos que los extrabajadores coleccionan o refieren en sus relatos y gestos constituyen también vehículos afectivos y de memoria que les permiten reclamar cierta relación de pertenencia o cercanía con la historia de la empresa y, en consecuencia, con el actual Estado que está rehabilitando el tren en la región. En todo momento, los extrabajadores aluden a la extinta Ferrocarriles Nacionales de México como una entidad estatal forjadora de sentidos de identidad y comunidad en la cual se obtuvieron empleos estables, conocimientos y formas de socialización que son altamente valorados en

el presente. Tal y como lo explica Ferry en el caso de trabajadores de una cooperativa minera en Guanajuato, la gratitud y el sentido de pertenencia hacia la empresa ferrocarrilera han contribuido a que los trabajadores la consideren como un bien colectivo que ellos mismos han construido, que de muchas maneras les perteneció y que debieron defender de iniciativas estatales que intentaron saquearla o privatizarla. Al mismo tiempo, esta relación con la institución como parte de un pasado que se evoca afectivamente como armónico, abundante y generoso parece establecer una idea de futuro sublimada por la nostalgia y, por tanto, despojada de experiencias negativas o adversas (Boym 2015; Vásquez Vidal 2022).

De cierta forma, esta visión de la empresa como espacio común de abundancia, que al mismo tiempo *les pertenecía y les generaba pertenencia*, era también una encarnación del proyecto de Estado nacionalista-desarrollista que predominó en México entre las décadas de 1940 y 1980, y sobre el cual el presidente Andrés Manuel López Obrador basa muchas de sus propias premisas de desarrollo (Olvera 2021). Al mismo tiempo, sobre todo entre sectores no afiliados a la facción oficialista del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, el Estado también era visto como una amenaza constante a los derechos laborales mediante las alianzas que hacía con sectores sindicales oficiales o “charros”. Así, en los testimonios de los extrabajadores ferrocarrileros hay una narrativa ambivalente que integra la nostalgia por un pasado mejor, situado en ciertos periodos de la segunda mitad del siglo XX, con la sensación de despojo que se intensificó en la década de 1950 y que se volvió contundente durante la privatización en los años 1990. Dichas experiencias permean la expectativa actual, impregnada de incertidumbre, de recuperar el acceso a empleos, servicios, derechos y mayor estabilidad económica a partir de la rehabilitación del ferrocarril, que, si bien no los beneficiará a ellos directamente, promete un mejor futuro y empleos para sus hijos y nietos⁵.

Así, las actuales interacciones que los extrabajadores mantienen con sus colecciones de herramientas, fotografías y documentos condensan complejas temporalidades que no apelan a recuerdos estáticos del pasado. Ellas generan espacios para compartir interrogantes, conocimientos y expectativas en torno a la rehabilitación del ferrocarril y a las nuevas promesas que supone para ellos mismos, para sus familiares y su ciudad. A la vez, las reformulaciones de sus vínculos

5 La entrevista al líder sindicalista Reynel Chiñas en *El Universal* del 15 de agosto de 2023 da cuenta de las expectativas que genera la rehabilitación del FIT y el CIIT entre los exferrocarrileros, en el sentido de que se volverán a construir centros de capacitación, hospitales y demás obras que traerán un nuevo auge a la ciudad y que, sobre todo, siguiendo una lógica de parentesco, darán trabajo y capacitación a los hijos y nietos de los antiguos trabajadores (López Morales 2023).

con el nuevo proyecto pueden entenderse como prácticas que reconfiguran al Estado desde los márgenes, es decir, como “sitios en los cuales el Estado es continuamente formado en los recovecos de la vida diaria” (Das y Poole 2008, 38).

En general, los extrabajadores y sus familias tienen expectativas relativamente optimistas de futuro a partir de las obras del FIT y del reciente nombramiento del municipio de Matías Romero como *polo de desarrollo de bienestar*⁶. A diferencia de Matías Romero, que fue creado en torno a los talleres del ferrocarril y cuya identidad está estrechamente definida por este vínculo, algunos pueblos del municipio de San Juan Guichicovi que existían tres siglos antes de su llegada solamente fueron estaciones de su trayecto. Aun así, la vida y economía de estos pueblos se transformó y se sigue transformando significativamente con el paso del tren. En el siguiente apartado examino cómo ciertos objetos articulan otro tipo de materialidades y temporalidades que involucran a los pobladores, sus territorios y al Estado.

San Juan Guichicovi: consultas y documentos en disputa

Como muchas otras localidades de la región, la comunidad ayuuk de Sarabia convive cotidianamente con una ruina. Se trata del cascarón de una pequeña casa de ladrillo y piedra que alguna vez fue la boletería del tren (figura 8). Sobre el techo de su fachada, un enorme árbol de higo echó raíces y decidió erguirse en toda su plenitud luego de que la construcción quedara en desuso a mediados del siglo XX. Al frente se sostiene apenas el muro de piedra de la estación, también desbordado de vegetación. Los restos de ambas edificaciones resguardan la recién renovada vía del ferrocarril que se pierde en el horizonte. A los lados de ellas hay trozos de rieles y durmientes apilados, así como montones de arena escarbada y piedra de balastro. Junto a la carrilera hay durmientes nuevos acumulados. Más adelante, sobre una máquina amarilla más nueva, un trabajador de unos cincuenta y cinco años nos observa de pie. Tras saludarlo, nos comenta que es originario de la comunidad vecina de Boca del Monte y que fue contratado para cuidar estas máquinas. Desde este otro paisaje, en el que los vestigios del antiguo tren se asoman entre la vegetación exuberante y los materiales nuevos, el FIT genera otro tipo de encuentros.

6 El 11 de octubre de 2023 se anunció la instalación de uno de los nueve polos de desarrollo para el bienestar, Prodebis, en el municipio de Matías Romero (“Acuerdo por el que se emite la Declaratoria del Polo de Desarrollo para el Bienestar Matías Romero Avendaño” 2023).



Figura 8. Antigua boletería en Estación Sarabia, Guichicovi, junto a maquinaria para trabajos de rehabilitación, agosto de 2023

Fuente: fotografía propia.

Sarabia y Mogoñé Estación son las dos comunidades del municipio mixe de San Juan Guichicovi en las que se construyeron estaciones de ferrocarril a inicios del siglo XX. Además de ellas, varias comunidades aledañas han sido impactadas históricamente por esta obra en términos económicos, laborales y de movilidad (Escalona Lüttig 2009). Grupos ayuuku o mixes provenientes de la región de la Sierra Norte se asentaron desde mediados del siglo XVI en las poblaciones de San Juan Guichicovi (Pedro Jacinto 2006). Este municipio tiene un total de 30 000 habitantes y se compone de 98 localidades que se dedican principalmente a la agricultura, la ganadería, el comercio y el bordado (Inegi 2024b). Mientras algunas comunidades como Boca del Monte, Piedra Blanca, Paso Real y Sarabia están al pie de la carretera transístmica, muchas otras como Mogoñé Viejo, Mogoñé Estación, El Zarzal, Chocolate, Encinal y Buenavista se ubicaron entre los cerros que rodean a la cabecera, San Juan Guichicovi, en la parte alta de la montaña.

A partir de los acuerdos definidos mediante controversiales procesos de consulta que se llevaron a cabo desde 2019 en los municipios ubicados en el territorio definido como parte del CIIT, se implementaron diversas obras y servicios en las comunidades. Casas y terrenos situados junto a las vías recibieron indemnizaciones, mientras que por otra parte se pavimentaron calles, se construyeron canchas, se mejoró la infraestructura de salud y educación, y se remodelaron edificios administrativos.

El 13 de abril de 2023, a 45 días de haberse instalado, visité el plantón Tierra y Libertad, que continuaba asentado en el solar de una de las familias afectadas por la rehabilitación de las vías en los linderos de la comunidad de Mogoñé Viejo, justo junto a un tramo incompleto de la carrilera (figura 9). Fuera del solar, marcando la interrupción de los rieles, había unas mantas con consignas escritas colgadas al lado de una lona ya descolorida, con el diseño de un huipil de cadenilla, en la que se leía en letras rojas “El Istmo es Nuestro” y los logos de la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (Ucizoni) y otras organizaciones campesinas regionales que durante tres décadas se han movilizado ante la inminente implementación de megaproyectos en la región⁷. A unos pasos de la parte renovada de las vías se sostenía el modesto y colorido panteón y, junto a este, una de las tres relucientes grúas amarillas que los manifestantes retuvieron a los trabajadores del FIT para detener la obra (figura 10). Ante la prisa estatal de inaugurar el tren y su prometida movilidad de capital y mercancía, esta organización optó por estrategias de inmovilización, es decir, un plantón o campamento colectivo para interrumpir indefinidamente la vía como forma de protesta.



Figura 9. Tramo de vía en proceso de rehabilitación. Comunidad de Mogoñé Viejo, Guichicovi, abril de 2023

Fuente: fotografía propia.

7 La Ucizoni se fundó a mediados de la década de 1980 para trabajar con comunidades indígenas de la región, principalmente, en asesoría legal y proyectos productivos.



Figura 10. Maquinaria retenida por el plantón Tierra y Libertad en la comunidad de Mogoñé Viejo, Guichicovi, abril de 2023

Fuente: fotografía propia.

Durante mi visita al plantón, luego de que uno de los comunarios me presentó como antropóloga ante otros dirigentes, entre los que se incluían los antiguos integrantes del comisariado ejidal, ellos comenzaron a relatar sus versiones del conflicto que estaban viviendo. Mencionaron que, en noviembre de 2022, el entonces responsable del CIIT, Rafael Marín Rebolledo, firmó una minuta con dieciocho puntos que se acordaron en consulta con la asamblea ejidal de la comunidad, encabezada por ellos mismos. Estos puntos resumían acuerdos de obras que la asamblea identificó como prioritarias, incluyendo la construcción de un pozo profundo de agua y una unidad deportiva, la habilitación y el equipamiento de la clínica, la pavimentación de calles y la ampliación de la red eléctrica, entre otras.

Los dirigentes explicaron que, cuando los nuevos integrantes del comisariado ejidal comenzaron a trabajar, unos meses después de la asamblea, tuvieron una nueva reunión “a puerta cerrada” con representantes de la Secretaría de Marina, institución que desde marzo de 2023 fue designada para encargarse del CIIT⁸.

8 El 14 de marzo de 2023 el presidente eligió a la Secretaría de Marina para que tomara a su cargo el CIIT y otros proyectos del país, con el fin de “blindar estas obras de seguridad nacional de interés público” y asegurar su conclusión. Véase “Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec” (2023).

Con esta transición, el vicealmirante de la Secretaría de Marina Raymundo Morales Álvarez fue nombrado para sustituir a Rafael Marín, con quien originalmente se había firmado la minuta de acuerdos. Respecto al nombramiento de la Marina como responsable del proyecto, el expresidente del comisariado ejidal aludió a una tensa y creciente presencia de instituciones militares y policiacas en la región —a cuyas filas ingresa una gran cantidad de jóvenes de toda la zona— que perpetúan la amenaza hacia quienes se resisten a las nuevas obras y con las cuales, a diferencia de lo que ocurre con los funcionarios civiles, no cabe posibilidad de negociación.

Los exintegrantes del comisariado ejidal mencionaron que de esa reunión privada surgió un nuevo documento con tan solo ocho peticiones que reemplazó el documento original. La falta de transparencia en torno a los acuerdos generó suspicacias y rumores de montos que el Gobierno pudo haber ofrecido a las nuevas autoridades ejidales para modificar la minuta, lo cual, a la vez, acentuó un proceso de faccionalismo que ya se estaba dando dentro de la comunidad⁹. Además, en el nuevo documento, un amplio grupo de esta última que no está definido como *propietario* quedó excluido de los beneficios, incluyendo a ejidatarios cuyas viviendas resultarían directamente afectadas por el nuevo trazado del ferrocarril. Esta sobreposición de promesas y pactos contradictorios, durante un lapso de cinco meses, remite nuevamente a una disputa de sentidos de temporalidad entre la espera de cumplir los primeros acuerdos y la prisa de redefinir y saldar indemnizaciones para anular los reclamos.

El grupo que quedó excluido de los beneficios se organizó con las antiguas autoridades ejidales para hacer reconocer el documento original que, por cierto, ellos ya no poseían tras haber dejado el cargo. Ante la falta de respuesta de las nuevas autoridades ejidales y del Gobierno, en marzo de 2023 se agruparon para ir al tramo de la vía en la que estaba trabajando una flotilla de empleados contratados por el FIT. Decididos a interrumpir la obra, pidieron a los trabajadores que se retiraran y les notificaron que las máquinas se quedarían en el lugar. Aunque esta petición no resultó en un conflicto violento, la presencia decidida y en bloque de los ejidatarios implicaba su disposición a “poner el cuerpo” si los trabajadores se

9 A grandes rasgos, una de las facciones es integrada por quienes apoyan a las autoridades ejidales de Mogoñé Viejo nombradas en 2023, respaldadas por el entonces presidente municipal de Guichicovi, y que, según el grupo opositor, firmaron un acuerdo a puerta cerrada con la Marina para obtener beneficios directos de las obras del FIT. La otra facción está compuesta por los organizadores del plantón, que, junto con las antiguas autoridades ejidales y con el amparo de la Ucizoni, se unieron al reclamo de mantener los acuerdos del documento original.

resistían, es decir, a confrontarse de manera física. Vale notar que esta acción no fue un caso aislado, sino que la estrategia de retener maquinaria y bloquear caminos para interrumpir obras de infraestructura es parte de un repertorio de negociación política en Oaxaca, en todo México y en otros lugares del mundo. Con ello, los comunarios lograron impedir que los trabajadores siguieran avanzando en esa sección, que era una de las dos que faltaba terminar para cumplir con el plan de inaugurar el tren a finales de 2023¹⁰.

Con el inicio del plantón y de la interrupción de la obra, usando la maquinaria retenida como moneda de cambio, este grupo comenzó a negociar con diferentes instancias estatales para hacer valer sus demandas. Durante este proceso, las antiguas autoridades ejidales solicitaron y finalmente obtuvieron de los nuevos funcionarios del proyecto del CIIT una copia de la minuta original con los dieciocho puntos acordados en la asamblea de noviembre de 2022, con las respectivas firmas de Marín y los ejidatarios. Tanto las antiguas autoridades ejidales como otros participantes del plantón se referían a este documento como la evidencia incuestionable que les permitiría obtener los beneficios originalmente pactados, es decir, como el vehículo legítimo que les daría acceso a la escucha del Gobierno y al cumplimiento de su promesa.

Volviendo a la pregunta central de este artículo, y siguiendo la idea de Mathew Hull de que los documentos burocráticos “están simultáneamente constituidos y son constitutivos de asociaciones más amplias de personas, lugares y otras cosas” (2012, 18, traducción propia), me aproximo a la minuta de acuerdos como otro objeto que articula una serie de relaciones, reclamos y sentidos de temporalidad en torno a la rehabilitación del FIT y a partir de los cuales se reformula al Estado *desde los márgenes*.

Al haberse resguardado en las oficinas del CIIT, el primer documento realizado en asamblea fungía principalmente como un instrumento de gubernamentalidad debido a que validaba, con inscripciones como firmas autógrafas, huellas y sellos de ejidatarios, autoridades y funcionarios, que la rehabilitación del ferrocarril se estaba implementando mediante consultas y consenso con las comunidades. Cuando los comunarios movilizados de Mogoñé Viejo al fin lograron acceso a una copia del primer documento, en cierta forma la función oficial de este como constatación del consenso ejidal había sido modificada. Los dirigentes fotografieron y distribuyeron vía WhatsApp la copia de la minuta entre algunos de los

10 Otro tramo pendiente también fue interrumpido por una movilización en la comunidad zapoteca de Puente Madera (Ferri 2022; Manzo 2024).

organizadores y asesores del plantón para preservar la evidencia de su reclamo. Incluso, en varias ocasiones, solo hacían referencia a esta sin mostrarla. “Ahí está la copia del documento”, me decían. “Y si las actuales autoridades ejidales no ceden, vamos a sacarlo a la luz en los medios de comunicación”. De esta manera, la minuta de acuerdos constituyó un objeto atesorado como contenedor o evidencia concreta de una promesa que, de manera similar al caso de los documentos de identidad en el Perú rural analizado por Deborah Poole, fungió como “vínculo efímero que ata a los campesinos con el Estado” (Das y Poole 2008, 32). Estos diferentes usos y evocaciones de la minuta involucran estrategias de movilización política que no se circunscribieron al ámbito legal. Al reproducirla, incidieron en la generación de diversas *experiencia(s) temporal(es) del Estado* que pasaron de condensar un *vínculo efímero* con este último, a través del cual se garantizaban mejoras materiales para la comunidad a mediano plazo, a constituir un recurso susceptible de resguardarse, esconderse, destruirse, hacerse visible o difundirse públicamente, dependiendo del avance de las negociaciones. Así, al movilizar el documento original como elemento clave de este conflicto, los usos que las diferentes facciones de Mogoñé Viejo hicieron de este objeto involucran prácticas y materialidades que añadieron otras capas de posibilidad, sentido, legitimidad y temporalidad. De manera similar al caso examinado por Hetherington (2001, 176-177) sobre los usos de archivos agrarios entre campesinos del Paraguay, las disputas en torno a la minuta de acuerdos en Mogoñé Viejo excedieron el contenido legal del propio documento y contribuyeron al surgimiento de *formas de hacer política* específicas, es decir, a los procesos mediante los cuales los campesinos formulan y hacen legítimos sus reclamos.

En cambio, al retener la maquinaria, los campesinos aplazaron el funcionamiento de una obra que para el Estado era urgente no solo en aras de comenzar con la movilidad y las ganancias esperadas con ella, sino también —y quizá más importante en este caso— de demostrar que sus promesas se cumplirían en tiempo y forma ante el inminente cierre del sexenio. De este modo, contrariamente al caso de José Santos y sus compañeros extrabajadores del ferrocarril que revestían herramientas obsoletas con sentidos actuales de pertenencia, los ejidatarios asignaron una función obsoleta a máquinas nuevas y funcionales para reclamar una promesa estatal que no se estaba cumpliendo. En el caso de José Santos, los objetos fueron centrales para encarnar la memoria en el cuerpo. En el de la maquinaria retenida, la presencia de cuerpos movilizados, dispuestos a una confrontación física si los trabajadores se resistían, fue central para que la estrategia resultara exitosa. En ambas situaciones, la materialidad de objetos y cuerpos

permitió reconfigurar relaciones y reclamos de atención del Estado involucrando sentidos de temporalidad distintos: ya sea de un pasado desde el que se reclama pertenencia actual al Estado, o bien de un presente desde el que se suspende el tiempo de la obra como un intento de recuperar una promesa de futuro.

El 28 de abril, integrantes de la Secretaría de Marina y de la Guardia Nacional hicieron una redada en el plantón en la que detuvieron, golpearon y transportaron a la ciudad de Oaxaca a siete manifestantes, a los que liberaron unos días después (Ucizoni 2023). Tras la dispersión del plantón, el Gobierno concluyó la reparación de este tramo del ferrocarril. A nivel local, una de las consecuencias de este conflicto fue que a quince participantes del movimiento les giraron órdenes de aprehensión debido a las demandas que hicieron tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) como la empresa privada del FIT, por obstruir la construcción de las vías y por retener la maquinaria. Al poco tiempo, la SCT retiró la demanda, pero el FIT mantuvo una demanda por 28 millones de pesos por el trabajo perdido (entrevista anónima, Mogoñé Viejo, San Juan Guichicovi, Oaxaca, 16 de agosto de 2023). Este proceso legal continuaría sesionando a fin de año. Al terminar su relato, el comunario que me compartió estos hechos guardó silencio por un momento. Luego se frotó las manos y dijo con desesperanza:

Porque ahora resulta que nosotros le debemos al FIT por las afectaciones. [...] digo, nosotros exigiendo que nos den obras y ahora resulta que vamos a pagarles nosotros. Es lo que sentimos nosotros, que nos van a querer dar la vuelta con eso, por eso es que no desistieron a la denuncia que hicieron [...]. Ahora vamos a ver qué va a pasar con todo esto en la próxima audiencia.

Volvió entonces a guardar silencio, como sopesando la frustración ya conocida de perder una batalla más, al tiempo que recordó que, como en otros casos, esa lucha no ha terminado.

Este relato sobre la fase posterior al conflicto muestra otra dimensión temporal que no se enmarca en la urgencia de la negociación para resolverlo, sino en las maneras en que el proceso legal de larga data, constituido por audiencias periódicas, aplaza soluciones a nivel comunitario mientras “dan la vuelta” a los hechos para amedrentar a los dirigentes de manera individualizada. Ante este procedimiento que extiende la incertidumbre indeterminadamente, las y los dirigentes remiten a temporalidades de la movilización en las que la resolución de conflictos puntuales es solo una parte de procesos de largo aliento a los que ellos y sus familias dedican buena parte de sus vidas. Como muestra este caso, las materialidades

de las infraestructuras, de los objetos y de los cuerpos que se movilizan en torno a ellas encarnan y detonan otros tipos de temporalidades que subvierten y confrontan los tiempos lineales y racionales de las promesas y los planes del desarrollo.

Ocho meses después de que se dispersó el plantón, justo a tiempo para anunciar que la promesa de esta obra se había concretado, y a diez meses de concluir el sexenio, los renovados trenes de pasajeros del FIT, decorados con el rostro sonriente de una mujer istmeña, empezaron a recorrer las vías. El modesto panteón de Mogoñé Viejo y el solar que alojó al campamento durante nueve semanas en abril de 2023 pasaron a formar parte del paisaje agreste que se observa al pie de la vía desde los ventanales del tren, entre las estaciones remodeladas de Matías Romero y Mogoñé.

Conclusiones

A pesar de sus profundas diferencias en términos históricos y demográficos, las localidades vecinas de Matías Romero y Mogoñé Viejo comparten, junto a muchas otras de la región, la experiencia de participar simultáneamente en las transformaciones espaciales y sociales que se están generando a partir de las obras de rehabilitación del FIT. Poner atención a las interacciones con objetos de los extrabajadores ferrocarrileros, por un lado, y de los campesinos movilizados, por el otro, me permitió observar a pequeña escala y en prácticas cotidianas algunos de los cambios que la rehabilitación del tren estaba produciendo.

Al pensarlos como archivos que condensan historia (McCallum 2016, 208), estos objetos y las maneras en que las personas interactúan con ellos contribuyen a resignificar las múltiples temporalidades de las promesas del Estado en torno al ferrocarril. Por ejemplo, la promesa actual no solamente apunta al futuro, sino que alimenta expectativas de retorno a tiempos pasados de bonanza, así como la desconfianza generada por aquellas incumplidas o cumplidas a medias. Asimismo, la promesa se formula y se alimenta de la nostalgia, esa emoción también *prospectiva* que, de acuerdo con Boym (2010), no se ancla a un lugar u objeto específico, sino que se basa en las maneras en que las “fantasías del pasado determinadas por las necesidades del presente tienen un impacto directo en las realidades del futuro”. Desde esta perspectiva, los quinqués de José Santos no son objetos estáticos que detonan recuerdos de un tiempo extinto. Las maneras en que José y sus compañeros atesoran y comparten documentos, fotografías, herramientas y otros elementos asociados a sus antiguos oficios contribuyen a articular prácticas activas de memoria —a menudo de memoria encarnada— que, desde el cuerpo,

recuperan conocimientos, movimientos y rutinas. A partir de estas prácticas, los extrabajadores nutren el presente de nuevos afectos y sentidos de pertenencia compartida a un lugar que nació, se desarrolló y sigue generando expectativas, fantasías e incertidumbres en torno a las promesas del ferrocarril.

Por otra parte, en el caso de Mogoñé Viejo, la minuta de acuerdos original condensó una promesa de mejoras concretas en el pueblo que se aplazó y se anuló cuando ese documento fue reemplazado por uno nuevo. El conflicto que se generó a partir de este procedimiento involucró otra sobreposición de temporalidades en torno a diversos objetos. La retención de la maquinaria fue una estrategia de protesta de los organizadores del plantón para interrumpir los tiempos de una obra que se estaba construyendo a toda velocidad. La prisa para concluirla envolvía a su vez dos capas: constatar el cumplimiento de la promesa estatal de activar la ruta del ferrocarril en el marco de los tiempos sexenales y acelerar la prometida movilidad de mercancías y personas por esa ruta.

Así, en los ejemplos presentados, la materialidad de los objetos articula, de formas múltiples, vínculos efímeros, recurrentes, interrumpidos o de largo plazo de los habitantes con las promesas del Estado. Estos vínculos no son afectaciones homogéneas del Estado que los habitantes experimenten pasivamente, sino sitios desde los cuales, de manera cotidiana, a pequeña escala y a partir de los márgenes, los pobladores interpelan, impugnan y reformulan, en sus propios términos y de modos inesperados, formas posibles de pertenecer al Estado y de materializar sus promesas.

Agradecimientos

Agradezco el apoyo de Manuel Ballesteros, Susana Vásquez, Arturo Muñoz, Dora Ávila, Rubicelia Cayetano, Constanza Cruz, Iván Ortiz y las mujeres del Centro para los Derechos de la Mujer Naaxwiin durante el trabajo de campo para este artículo. Agradezco los comentarios de las editoras María Ochoa, Keren Marín y Vladimir Caraballo, de los dictaminadores y del equipo editorial de la *RCA*. Gracias a mis colegas del Área C de Ciesas-CDMX, a los integrantes del Taller de Etnografía en México, y a Rachel Sieder, Sandra Rozental y Chiara Calzolaio por su generosa lectura de los borradores preliminares.

Referencias

- “Acuerdo por el que se da a conocer el Programa Institucional 2021-2024 del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. de C. V.”.** 2021. *Diario Oficial de la Federación*, 19 de agosto, 7. http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5626976&fecha=19/08/2021
- “Acuerdo por el que se emite la Declaratoria del Polo de Desarrollo para el Bienestar Matías Romero Avendaño”.** 2023. *Diario Oficial de la Federación*, 11 de octubre. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5704695&fecha=11/10/2023&print=true
- Ballesteros Rojo, Manuel.** 2005. “La guerra de Vallejo, o los días que conmovieron a Matías Romero”. En Cérbulo Pérez *et al.* 2005, 29-49.
- Béjar Álvarez, Alejandro.** 2001. “El Plan Puebla Panamá: ¿desarrollo regional o enclave transnacional?”. *Observatorio Social de América Latina* 4: 127-133. https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/bitstream/CLACSO/13696/1/7norte_2.pdf
- Bonelli, Cristóbal y Marcelo González Gálvez.** 2017. “The Roads of Immanence: Infrastructural Change in Southern Chile”. *Mobilities* 13 (4): 441-454. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1388346>
- Boym, Svetlana.** 2010. “Nostalgia”. *Atlas of Transformation*. <http://monumenttotransformation.org/atlas-of-transformation/html/n/nostalgia/nostalgia-svetlana-boym.html>
- . 2015. *El futuro de la nostalgia*. Madrid: Antonio Machado.
- Cérbulo Pérez, Víctor Martín.** 2005. “La Fundación de Matías Romero Avendaño, Oaxaca, localidad ferrocarrilera del istmo mexicano”. En Cérbulo Pérez *et al.* 2005, 9-28.
- Cérbulo Pérez, Víctor Martín, Manuel Ballesteros Rojo, Ricardo García Cortés, Teresa de Jesús Portador García, Eudocio Ramírez Colmenares, Arturo Rueda Hernández y Alfredo Rueda Hernández, coords.** 2005. *¿No oyes pitar el tren? Un acercamiento a la historia y la cultura de Matías Romero Avendaño, Oaxaca*. Matías Romero: H. Ayuntamiento Constitucional de Matías Romero; Conaculta; Pacmyc; Secretaría de Cultura de Oaxaca.
- Dalakoglou, Dimitris y Penny Harvey.** 2012. “Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility”. *Mobilities* 7 (4): 459-465. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718426>
- Das, Veena y Deborah Poole.** 2008. “El estado y sus márgenes: etnografías comparadas”. *Cuadernos de Antropología Social* 27: 19-52. <https://www.scielo.org.ar/pdf/cas/n27/n27a02.pdf>
- “Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado,**

- denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec**". 2023. *Diario Oficial de la Federación*, 14 de marzo. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5682765&fecha=14/03/2023#gsc.tab=0
- Delgado Ornelas, Jaime.** 2003. "El Plan Puebla-Panamá y la globalización neoliberal". *Redes* 1 (2): 85-100. <https://revistas.udelas.ac.pa/index.php/redes/article/view/66>
- Escalona Lüttig, Huemac.** 2009. "San Juan Guichicovi: cambios socioeconómicos a finales del siglo XIX en una comunidad mixe del istmo oaxaqueño". En *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, coordinado por Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y M. F. Prévôt-Schapiro, 265-289. Ciudad de México: Ciesas; IRD.
- Ferri, Pablo.** 2022. "Un conflicto de tierras en Oaxaca pone en evidencia el tren del istmo de López Obrador". *El País*, 27 de julio. Consultado el 30 de marzo de 2024. <https://elpais.com/mexico/2022-07-27/un-conflicto-de-tierras-en-oaxaca-pone-en-evidencia-el-tren-del-istmo-de-lopez-obrador.html>
- Ferrocarriles Nacionales de México.** 1948. "El Señor presidente de la República Lic. Miguel Alemán trazó un plan de rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales". *Memórica México, Haz Memoria*. <https://memoricamexico.gob.mx/swb/memorica/Cedula?old=xUXu-G8BprXWc885fFk3>
- Ferry, Elizabeth.** 2011. *No solo nuestro. Patrimonio, valor y colectivismo en una cooperativa guanajuatense*. Zamora; Ciudad de México: Colmich; Universidad Iberoamericana.
- García Cortés, Ricardo y Teresa de Jesús Portador García.** 2005. "Los aportes culturales de la población indígena a la construcción social de Matías Romero Avendaño". En Cérbulo Pérez *et al.* 2005, 50-68.
- Gnecco, Cristóbal y Mario Rufer.** 2023. *El tiempo de las ruinas*. Bogotá; Ciudad de México: Universidad de los Andes; Universidad Autónoma Metropolitana.
- Gobierno del Estado de Oaxaca y Coplade (Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado).** 2020. "Diagnóstico. Plan de Desarrollo Regional Istmo. Gobierno del Estado de Oaxaca 2016-2022". Consultado el 30 de marzo de 2024. <https://www.oaxaca.gob.mx/coplade/wp-content/uploads/sites/29/2021/04/Istmo.pdf>
- Gordillo, Gastón.** 2015. "Barcos varados en el monte. Restos del progreso en un río fantasma". *Runa* 36 (2): 25-55. <https://www.redalyc.org/pdf/1808/180844433002.pdf>
- Hull, Matthew S.** 2012. "Documents and Bureaucracy". *Annual Review of Anthropology* 41: 251-267. <https://doi.org/10.1146/annurev.anthro.012809.104953>
- Inegi (Instituto Nacional de Estadística y Geografía).** 2024a. "Matías Romero Avendaño, Oaxaca (20057)". México en Cifras, actualizado el 1.º de agosto. <https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=070000200057#collapse-Resumen>

- . 2024b. “San Juan Guichicovi, Oaxaca (20198)”. México en Cifras, actualizado el 1.º de agosto. <https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=070000200198#collapse-Resumen>
- Jensen, Casper Bruun y Atsuro Morita.** 2015. “Infrastructures as Ontological Experiments”. *Engaging Science, Technology, and Society* 1: 81-87. <https://estsjournal.org/index.php/ests/article/view/ests2015.007>
- Larkin, Brian.** 2013. “The Politics and Poetics of Infrastructure”. *Annual Review of Anthropology* 42: 327-343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- López Morales, Alberto.** 2023. “Con tren transístmico renace esperanza a Oaxaca: exrieleros de Matías Romero piden empleos para hijos y nietos”. *El Universal Oaxaca*, 15 de agosto. Consultado el 30 de marzo de 2024. <https://oaxaca.eluniversal.com.mx/sociedad/con-tren-transistmico-renace-esperanza-oaxaca-exrieleros-de-matias-romero-piden-empleos>
- Manzo, Diana.** 2024. “Declaran culpable a defensor que se opuso a parque industrial del interoceánico en Oaxaca”. *Primera Línea*, 31 de enero. Consultado el 30 de marzo de 2024. <https://www.primeralineamx.com/2024/01/31/declaran-culpable-a-defensor-que-se-opuso-a-parque-industrial-del-interoceanico-en-oaxaca/>
- McCallum, Stephanie.** 2016. “Los fierros tienen memoria: materialidad y memoria en el sistema ferroviario”. En *Memorias en lucha: recuerdos y silencios en contextos de subordinación y alteridad*, editado por Ana Ramos, Carolina Crespo y María Alma Tozzini, 201-222. Río Negro: Universidad Nacional de Río Negro.
- Novelo Oppenheim, Victoria.** 2005. “Herencias culturales desconocidas, el caso del patrimonio industrial mexicano”. *Cuadernos de Antropología Social* 21: 37-49. https://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1850-275X2005000100003&script=sci_arttext
- Olvera, Alberto J.** 2021. “De la elección plebiscitaria al populismo nostálgico. López Obrador y la ‘Cuarta Transformación’ en México”. En *América Latina en la encrucijada: coyunturas cíclicas y cambios políticos en la segunda mitad de la década del siglo XXI*, editado por Yusuke Murakami y Enrique Peruzzotti, 315-347. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Pedro Jacinto, Albino.** 2006. “San Juan Guichicovi en la historia mixe”. Albino Pedro Juan. Consultado el 30 de marzo de 2024. <https://albinopedrojuan.github.io/san-juan-guichicovi-en-la-historia-mixe/>
- Rozental, Sandra.** 2016. “In the Wake of Mexican Patrimonio: Material Ecologies in San Miguel Coatlinchan”. *Anthropological Quarterly* 89 (1): 181-219. <https://www.jstor.org/stable/43955519>
- Salas Landa, Mónica.** 2024. *Visible Ruins: The Politics of Perception and the Legacies of Mexico’s Revolution*. Austin: University of Texas Press.

- Schivelbusch, Wolfgang.** 2014. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Berkeley: University of California Press.
- Stoler, Ann Laura.** 2008. "Imperial Debris: Reflections on Ruins and Ruination". *Cultural Anthropology* 23 (2): 191-219. <https://doi.org/10.1111/j.1548-1360.2008.00007.x>
- Taylor, Diane.** 2003. *The Archive and the Repertoire: Performing Cultural Memory in the Americas*. Durham: Duke University Press.
- Ucizoni (Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo).** 2023. "Comunicado urgente. Desalojo del Plantón Tierra y Libertad". Congreso Nacional Indígena, 28 de abril de 2023. <http://www.congresonacionalindigena.org/2023/04/28/comunicado-urgente-desalojo-del-planton-tierra-y-libertad/>
- Vásquez Vidal, Susana.** 2022. "Por el estrecho-largo camino del desarrollo: el Estado y sus márgenes en el istmo de Tehuantepec". Tesis de doctorado en Ciencias Sociales, Ciesas Occidente, Tehuantepec, Oaxaca. <https://ciesas.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1015/1557>
- Wilson, Japhy.** 2014. "The Violence of Abstract Space: Contested Regional Developments in Southern Mexico". *Urban Revolution Now* 38 (2): 516-538. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12023>
- Zamorano Villarreal, Gabriela.** 2022. "Remendar la imagen: subjetividades y anhelos en los archivos fotográficos de Michoacán". *Encartes* 5 (9): 116-143. <https://doi.org/10.29340/en.v5n9.260>