

**«Nosotros los ferroviarios».
Configuraciones y representaciones
identitarias. Ferrocarriles Nacionales
de Colombia. Bogotá, 1958-1970¹**



Aída Patricia Rodríguez-Leuro²

École des Hautes Études en Sciences Sociales. EHESS. Francia.
rodleuro@voila.fr

Recibido: 03 de marzo de 2007

Aceptado: 15 de agosto de 2007

¹ Este artículo es producto de la investigación realizada por la autora en la Université de la Sorbonne Nouvelle- Paris III-IHEAL , sobre la construcción de la identidad en el trabajo industrial ferroviario entre 1958 y 1970 en Bogotá, Colombia.

² Historiadora de la Universidad Javeriana, Magister en Estudios Latinoamericanos de la Université de la Sorbonne Nouvelle- Paris III-IHEAL y Doctorante en Ciencias Sociales de la Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales de Paris – Escuela Normal Superior, Francia. Miembro del equipo ETT (Enquêtes, Terrains et Théories) de la EHESS-ENS, Francia, y del Grupo de Investigación sobre Movimientos Sociales y Memoria Colectiva de la Universidad Javeriana, Colombia.

**«Nosotros los ferroviarios». Configuraciones y representaciones
identitarias. Ferrocarriles Nacionales de Colombia.
Bogotá, 1958-1970**

Resumen

Este artículo presenta y analiza el proceso de construcción identitaria de un grupo de trabajadores ferroviarios de origen rural, vinculados al espacio de trabajo industrial ferroviario entre 1958-1970 en Bogotá. Diferentes rupturas y continuidades, así como la confluencia de tensiones obreras y de reivindicaciones de las trayectorias campesinas, determinan la composición de una memoria y una identidad particulares. A partir de las narrativas orales, el estudio muestra los elementos más significativos de la cotidianidad ferroviaria, de sus tensiones y de sus encuentros.

Palabras clave: identidad, ferroviarios, obreros, memoria social, fuentes orales.

Palabras clave descriptores: ferroviarios, tradición oral.

**“We, the Railroaders.” Configurations and Representations
of Identity; National Railroads in Colombia (Ferrocarriles
Nacionales de Colombia), Bogotá, 1958-1970**

Abstract

This article presents and analyzes the identity construction process of a rail workers collective of rural origin that was linked to an industrial work environment by the middle of the 20th century in Bogotá. Different ruptures and continuities, as well as the confluence of working tensions and vindications of the rural trajectories, determine the composition of particular memory and identity matters. From collected oral narratives of the laborers, this study shows the most significant elements of day-to-day life around the railroads, its tensions and its encounters.

Key words: identity, rail, labor world, social memory, oral sources.

Key words plus: railroads-employees, oral tradition.

**«Nós, os ferroviários». Configurações e representações
identitárias. Ferrocarriles Nacionales de Colombia, 1958-1970**

Resumo

Este artigo apresenta e analisa o processo de construção identitária de um grupo de trabalhadores ferroviários de origem rural, vinculados ao espaço de trabalho industrial ferroviário, entre 1958 e 1970, na cidade de Bogotá. Diferentes rupturas e continuidades, assim como a confluência de tensões entre operários e as reivindicações das trajetórias camponesas, determinam a composição de uma memória e de uma identidade particulares. A partir das narrativas orais, o estudo mostra os elementos mais significativos da cotidianidade ferroviária, suas tensões e seus encontros.

Palavras chave: identidade, ferroviários, operários, memória social, fontes orais.

Este artículo aborda algunas de las experiencias alrededor de las cotidianidades laborales de un grupo de trabajadores ferroviarios en Bogotá durante 1958-1970, así como las disímiles formas de construirse como colectividad y de recrear su identidad, social, cultural y laboral. Tal como veremos, una identidad particular emerge del análisis de sus narrativas y un especial sentido se construye en su cotidianidad laboral. En esa dirección, esta propuesta toma cierta distancia de los análisis más tradicionales sobre los grupos obreros y en especial sobre la clase obrera, a partir de la elucidación permanente de su interacción y de su vida cotidiana, registradas en la voz de sus protagonistas³.

La fuente oral será una herramienta vital en nuestro análisis, pues consideramos que sin ella no sería posible conocer las diversas formas en las que los trabajadores ferroviarios representan su propio pasado y su mundo laboral, así como los elementos y las condiciones que permitieron crear una conciencia colectiva y una identidad ferroviaria. Adicionalmente a la utilización de la historia oral como herramienta metodológica, el uso de la etnografía histórica nos permite la elucidación de los procesos cotidianos de los trabajadores en una perspectiva detallada, sistemática y microsociedad del espacio laboral ocupado.

Más allá de considerar las narraciones orales como apéndices ilustrativos o como recursos metodológicos esporádicos, consideramos la fuente oral y la reconstrucción etnográfica de este grupo obrero, como herramientas fundamentales y definitivas para el conocimiento en profundidad de las complejas construcciones sociales e identitarias operadas en medio de la cotidianidad laboral ferroviaria. Los entrevistados son ex-trabajadores ferroviarios pertenecientes a las diferentes secciones de ferrocarriles, en su mayoría pensionados como mecánicos, maquinistas, obreros de vías y conductores de tren, que pasaron por una larga serie de cargos dentro de la empresa.

La muestra del estudio está compuesta por un total de 20 entrevistados y alrededor de 100 encuestados, pertenecientes a los Ferrocarriles Nacionales durante el periodo analizado, de los cuales un 80% manifestó haber llegado a Bogotá de lugares como Santander, Boyacá y Cundinamarca. Las entrevistas se lograron gracias a las asociaciones y sociedades de pensionados ferroviarios las cuales todavía organizan regulares tertulias y eventos lúdicos para sus numerosos socios.

Nos centraremos entonces en el análisis de cómo, a través de un trabajo como el ferroviario, estos personajes lograron re-crear y consolidar una identidad laboral particular. Identidad que estuvo atravesada por profundas construcciones de memoria colectiva, así como por fuertes relaciones laborales, jerarquías y roles, que la fundamentaron

³ Sin desconocer el valioso trabajo que ha hecho Mauricio Archila, quien se ha preocupado por este tipo de análisis alrededor de la identidad y la cotidianidad obrera.

y la moldearon permanentemente. Tales elementos hacen de este grupo de trabajadores un grupo heterogéneo con múltiples formas de comprenderse y de hacer parte del contexto laboral obrero y urbano colombiano. Sin duda, sólo sus testimonios y sus vivencias reflejan las maneras de pensarse y de construir identidad en medio de la transformación y de la jerarquización de su trabajo, así como de la permanente recreación de los tiempos y espacios compartidos, dentro y fuera del trabajo industrial.

Un nuevo mundo que llega

Tal vez como ningún otro proyecto nacional, la puesta en marcha del sistema ferroviario representó para los diferentes gobiernos colombianos un sinónimo de progreso y de modernización del país (Cuevas, 1998:5). Desde finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX los ferrocarriles surgieron como el símbolo del «progreso nacional», y en ellos se sembraron las semillas de una economía nacional integrada y moderna. Bajo esta idea los diferentes gobiernos apoyaron el proyecto ferroviario, se destinaron enormes recursos para su construcción, se transformó el panorama rural y urbano y se fomentó un imaginario de progreso, modernización e integración entre las regiones colombianas.

El ferrocarril no sólo ayudó a transformar la economía del país sino que hizo parte de una mutación cultural, social y regional, reflejada en el tránsito de una sociedad fundamentalmente agrícola hacia una que empezó a incorporar procedimientos y mecanismos industriales (Cuevas, 1998:6). En este sentido, sin duda alguna los ferrocarriles incentivaron permanentemente el éxodo y el tránsito de la población entre las diferentes regiones del país, especialmente de los espacios rurales a los urbanos. Tal como lo percibían algunos columnistas de mediados del siglo XX:

Los ferrocarriles son la viva encarnación de un mundo moderno, un medio de transporte que comunica la vida económica del país y lo lleva a un crecimiento y mejoramiento, social económico y cultural. Proporcionando la realización de todas las clases sociales que ven en los ferrocarriles la señal hacia métodos de explotación y vida cada vez más modernos (Muñoz, 1966:67).

Los ferrocarriles, en su afán por hacer efectivo el propósito de integrar la economía nacional sirvieron como un mecanismo de integración cultural y social, un espacio que aglutinó disímiles formas de vida, costumbres y culturas provinciales y urbanas, a través de un inmenso camino de hierro. Es interesante ver, por ejemplo, la incidencia que tuvo la construcción de las líneas férreas en el cambio de rol de los pobladores provinciales o de los trabajadores rurales. En cierta

proporción, los oficios locales pasaron del trabajo agrícola al trabajo asalariado, lo que implicaba el surgimiento de nuevos parámetros de vida y de comportamiento, así como una profunda ruptura con las formas de producción precedentes.

El nuevo vínculo que se establecía con la empresa significaba dejar de trabajar para un patrono local y vincularse a un espacio industrial donde se trabajaba por un salario estrictamente calculado. Tal como lo muestra Mauricio Archila, desde principios del siglo XX los salarios fueron un factor determinante de atracción de mano de obra (Archila, 1989:84). En ese sentido, los ferrocarriles significaron un nuevo espacio laboral en el que la fuerza de trabajo era visualizada y puesta en evidencia y donde la adquisición de nuevos capitales, como la tecnificación de la mano de obra y de mejores salarios, ampliaba constantemente el espectro laboral adquirido.

Evidentemente, el espacio se reinventó al entrar en escena el ferrocarril, visto en ocasiones como cierto transgresor del orden existente (Cuevas, 1998:11). Él, conectó nuevos y lejanos espacios, muchas veces urbanos, a los cuales se accedió con mayor facilidad bien para conocerlos por primera vez o bien para quedarse y vincularse laboral y socialmente.

Para la época que nos ocupa, numerosas rupturas dieron continuidad a este impacto de la industrialización y de la modernización de los espacios rurales. La mayoría de los nuevos trabajadores, atraídos en los contornos rurales de las vías y estaciones ferroviarias, vivieron constantemente las disonancias y las negociaciones propias de la movilidad laboral ferroviaria, así como de la transformación de las rutinas locales y de los imaginarios colectivos precedentes. No obstante, y será nuestro siguiente elemento a desarrollar, numerosos componentes vincularon a los antiguos y a los nuevos trabajadores ferroviarios y una permanente relación social se estableció con la empresa, incluso antes del ingreso formal de los trabajadores a ese espacio industrial. Estos componentes hicieron que los trabajadores ferroviarios involucrados en nuestro análisis fueran al mismo tiempo una nueva masa de jóvenes rurales asalariados y una generación instruida previamente en los oficios y en la vida ferroviaria.

Las rutas de acceso al espacio industrial

«Yo desde muy joven estuve ligado al ferrocarril por la situación de que mi papá era ferroviario».

Antonio Pedraza, 2004

El ingreso de estos nuevos trabajadores a la empresa de los ferrocarriles se hizo por tres grandes vías; la primera y más importante, como un trabajo heredado, pues muchos trabajadores se criaron entre los rieles. Sus padres habían trabajado desde muy jóvenes en la empresa,

especialmente en las zonas rurales del país y les ayudaron a ingresar y a mantener la tradición ferroviaria. El segundo, porque gracias al permanente contacto con la empresa algunos trabajadores conocieron a los administradores y jefes, quienes después tramitaron su ingreso. Y el tercero, porque para muchos era la empresa más importante a nivel local, regional o nacional, o en ocasiones la única que les ofrecía un universo laboral industrial en los alrededores de sus lugares de habitación.

Las diversas razones por las cuales los trabajadores ferroviarios decidieron entrar a este nuevo mundo laboral estuvieron siempre supeditadas a la búsqueda de ventajas económicas y garantías laborales, diferentes a las que les ofrecía el espacio rural campesino o provincial. Sin embargo, fueron pocos los trabajadores entrevistados que no entraron a la empresa influidos por una herencia ferroviaria⁴ y casi todos fueron la última generación de trabajadores ferroviarios, hijos de obreros de vía y de jefes de estación. Hombres que nacieron, crecieron y envejecieron vinculados a los ferrocarriles nacionales, los cuales vieron crecer y decaer la empresa.

Para los entrevistados, el ingreso a los ferrocarriles significaba, entre otras cosas, una forma de no dejar la tradición ferroviaria de sus familias o de conseguir el reconocimiento que los padres, los tíos o los hermanos se habían ganado en la empresa.

Yo ingresé de ayudante de suichero, porque como venía, y eso lo digo con mucho orgullo, como venía con una herencia, un lastre de ferroviario... porque mi papá había trabajado cuarenta y algo de años, trabajaba en ese entonces todavía, pues entré ahí en la estación de mi padre (Sánchez, 2004).

Yo le debo a mi papá el haberme pensionado de los ferrocarriles, porque como él empezó allá, de pronto de verlo y vivir con él, nos inclinamos con mi hermano por ese trabajo, también porque era muy estable y permanente, en los otros trabajos la gente casi no duraba, pero en los ferrocarriles uno entraba y ahí se quedaba (Maete, 2004).

El hecho de que muchos de los familiares de los trabajadores entrevistados hubieran trabajado antes, e incluso simultáneamente con ellos, implicaba que la empresa se viera como un lugar relativamente conocido, pero sobretodo repleto de memoria colectiva. Sin duda, las rupturas de la adscripción industrial permanecieron, pero estas diferentes referencias dieron la tranquilidad de saber a donde estaban llegando y con qué nuevos elementos se tenían que enfrentar: las condiciones, las rutinas y las relaciones dentro del trabajo. Incluso,

⁴ Sólo el 35% de los trabajadores encuestados, de un total de 20 entrevistas y de 100 encuestas, manifestaron entrar a la empresa por motivos ejenos a una herencia familiar. En total el 65% de los encuestados tuvo nexos familiares con otros ferroviarios, como hijos o sobrinos.

muchos llegaban con la experiencia necesaria para ascender de manera rápida, pues también habían adquirido el conocimiento del oficio de sus padres o familiares.

La herencia de una cultura y una identidad ferroviaria que en muchos casos se convertía también en una herencia de oficio, fue trascendental en el momento de configurar, consolidar y fortalecer una identidad ferroviaria, reproducida a través de una línea generacional. «...Además mi papá que fue ferroviario, cuando yo era muy pequeño, él impulsó a mis hermanos a trabajar allá, y pues quería que yo también trabajara allá» (Maete, 2004).

Con anterioridad tenía un hermano que también trabajaba ahí, un maquinista, y también tengo otro hermano menor que también fue maquinista, somos la familia de maquinistas, y otro más que también trabajó pero ese si se salió pensionado de caporal de vía (Gómez, 2004).

De la misma manera, la existencia de amigos y contactos, ya no familiares, lazos que se tejieron por parte de las viejas generaciones de ferroviarios, sirvieron como apoyo para entrar a la empresa. La solidaridad laboral y las identidades regionales fueron factores que permitieron el acceso a los diferentes oficios de la empresa, pues los contactos se establecieron por medio de ex-compañeros o ex-jefes de las antiguas generaciones los cuales seguían vinculados a la empresa y con los cuales se mantuvieron relaciones prolongadas. Las alianzas, las recomendaciones y las influencias actuaban como parte de la cotidianidad de la empresa, de sus políticas de ingreso, y por supuesto, de las relaciones laborales y de las relaciones de poder por parte de los trabajadores.

Finalmente, la vida cerca a las vías férreas, la cotidianidad en medio de un paisaje que se transformaba cada vez, en el que miles de kilómetros se fueron llenando de las líneas de hierro, atrajo a muchos de los habitantes a hacer parte de este proyecto.

Esa era la mejor empresa que tenía Colombia en ese momento, eso era una organización, mejor dicho, eso había de todo. Uno trabajando por ahí la tierra y teniendo la posibilidad de tener semejante trabajo, no eso era la machera. Era una empresa buena a morir, todos querían ser ferroviarios en esa época del cincuenta, todos (Sánchez, 2004).

Los ferrocarriles Nacionales eran un espacio industrial que se anhelaba, pero también un espacio conocido que les permitía desenvolverse laboralmente en diferentes lugares del país y crear nuevos vínculos culturales y sociales. Estos rumbos industriales y urbanos se veían como los medios de acceso a nuevos espacios, diferentes a los del

patronato, el comercio o la agricultura local. Para ellos, los ferrocarriles implicaban tanto la idea del «progreso» nacional como la del prestigio personal y familiar, pues tal como lo expresan ellos mismos: «Ser ferroviario no era cualquier cosa» (Sánchez, 2004).

Organización laboral e identidades ferroviarias

La organización del trabajo ferroviario es un elemento importante a la hora de comprender las dinámicas identitarias que se dieron dentro de la empresa. El hecho de entrar a los ferrocarriles significó cambiar de cotidianidad laboral, entrar a un mundo laboral industrial obrero en el que las condiciones de trabajo o los oficios irían moldeando y construyendo diversas identidades entorno al trabajo y a sus nuevos pares.

Estas relaciones, como veremos más adelante, cuestionan permanentemente la existencia de una única identidad obrera, ligada a la identidad de clase, y dan paso a la construcción de diversas estrategias identitarias, así como a la creación de micro-identidades ferroviarias, delimitadas por cargos o secciones. El acercamiento a las particulares formas en las que se establecieron las relaciones laborales, nos permite entender la importancia de los apodos y la formación de ciertas identidades ferroviarias. Las maneras en que se concebían entre ellos, dentro y fuera del trabajo, materializaban y prolongaban frecuentemente la «carrera ferroviaria»⁵ ratificando la jerarquización, la especialización o la división del trabajo.

En efecto, la dinámica identitaria de los trabajadores ferroviarios estuvo permanentemente en contacto con la organización laboral al interior de la empresa, a las tareas y a los oficios que ocupaban los trabajadores. La organización de la empresa estaba diseñada en tres grandes secciones: conservación de vías, talleres y transportes, las cuales a su vez estaban divididas en trabajos diversos y en consecutivos rangos laborales. Cada uno de estos peldaños hacía de la empresa un espacio rico en conductas y relaciones laborales, un lugar con una gran diversidad cultural y laboral, y un espacio lleno de luchas de poder y de jerarquías.

Estas múltiples identificaciones dieron origen a un sinnúmero de expresiones como «nosotros los tallerunos», trabajadores de la sección de talleres, o «los cojos»⁶, entre otras. En este sentido, podemos hablar de identificaciones sectorizadas dentro del mismo trabajo ferroviario e incluso de otras más que simplemente respondían a condiciones y características subjetivas como, por ejemplo, «los cojos»; todas fundamentadas a partir de la interacción y la socialización dentro del trabajo.

⁵ Tal como lo afirma Balan, «La carrera es un conjunto de ocupaciones ordenadas entre sí funcional y jerárquicamente, de tal modo que la experiencia en una de ellas es un requisito para entrar a la siguiente» (Balan, 1977:134).

⁶ Conductores de trenes, quienes se pensaba sacaban provecho de los tiquetes de la empresa, por lo que andaban con un bolsillo más lleno que el otro.

La división por secciones y por oficios no sólo ayudó a crear formas particulares de identificarse, también impuso pautas de relaciones laborales basadas en la autoridad y el prestigio, incentivadas, entre otras cosas, por la carrera ferroviaria. Así, tanto dentro del trabajo como fuera de este los trabajadores daban continuidad a una profunda división por oficios, rangos y jerarquías.

Tal como lo analiza Dubar, la consolidación de estas identidades, ligadas a los diferentes oficios, supone la existencia de una comunidad en la cual, además de la cohesión alrededor de los oficios o secciones, se transmiten sentimientos, maneras de ser y de pensar (Dubar, 2000:116). Comunidades que constituyen y ratifican valores colectivos, conciencia de grupo, orgullo de su labor y marcas personales, así como todas las formas de agrupamiento, de reclutamiento, diferentes formas de acción, de reivindicación y de solidaridad (Chevandier, 2002:15). Este proceso identitario implica entonces, un proceso de identificación que no sólo se establece en ese nuevo contexto, sino que también refleja la existencia de una pertenencia al oficio, incluso antes de pertenecer a la empresa, por medio de la familia o de los amigos.

Esta división por oficios, rangos o jerarquías ayudó a que se consolidaran particularidades grupales en medio de un mundo laboral obrero que muchos podrían pensar como homogéneo, por el hecho de estar todos en una misma empresa, o simplemente por el hecho de pertenecer al universo obrero ferroviario. Tal como lo asegura Sainsaulieu, «...es falso representarse el mundo obrero sólo como un conglomerado de individuos impulsados por las mismas motivaciones, la misma forma de pensar o los mismos intereses...» (Sainsaulieu, 1988:110). Sin duda para el caso de los ferroviarios la diversidad del trabajo implicaba la consolidación de pequeñas y diversas identidades, intereses y formas de percibir el mundo laboral al cual se pertenecía.

Tres secciones, múltiples identidades

Dentro de la organización del ferrocarril la sección inicial y más baja, con relación a la tecnificación y especialización, era la de conservación de vías, que sostenía y mantenía en buenas condiciones la carrilera por donde pasaba el tren. El obrero de conservación de vías tenía que trabajar a lo largo de la línea férrea en horarios y condiciones diferentes a las demás secciones de la empresa.

Este tipo de trabajo en la vía permitía que se desarrollara un trabajo en grupo, en el cual existía una jerarquización formal que comprendía «de abajo hacia arriba»: cocineros, obreros, clavadores, caporales e inspectores de vía (Muñoz, 1963:14).

La sección de conservación de vía era una de las que más vinculaba personal a la empresa, ya que permitía a muchos de los lugareños que habitaban en los alrededores y en los pueblos por donde pasaba el ferrocarril, entrar a la empresa como obreros o cocineros de las cuadrillas que trabajaban en el mantenimiento de los rieles. A medida que iba pasando el tiempo, la empresa les permitía ascender a través del acceso a otra sección, la cual generalmente era la de talleres.

Esta sección de conservación de vías contaba con unos campamentos especiales para los trabajadores, quienes vivían con su familia. Estos campamentos estaban ubicados en los alrededores de las carrileras y próximos a algunas de las estaciones, en su interior tenían habitaciones adecuadas para aproximadamente 120 trabajadores (Ferrocarriles Nacionales, 1961:33). La opción de los campamentos era importante para la empresa pues era precisamente en ellos donde se reunían todos los trabajadores, manteniéndolos bajo el control del caporal y del inspector. A pesar de que muchos de los trabajadores de vía eran habitantes de la zona en la cual trabajaban, al ingresar a la empresa tenían que someterse a la vida dentro de los campamentos y a las nuevas relaciones laborales dirigidas por el caporal, quien tenía a su cargo el total de la cuadrilla (Cuevas, 1998: 11).

Los campamentos se constituyeron en las mejores formas de mantener a los trabajadores en el espacio industrial fuera de las ciudades, así como para hacer más eficiente el trabajo. Se trataba de asegurar las buenas condiciones de las líneas férreas, y también de vincular y socializar a los nuevos trabajadores en el espacio ferroviario industrial. Los campamentos servían de guarniciones en las que se buscaba mantener ciertas condiciones industriales fundamentales y homogéneas para el descanso y la vida en grupo de los trabajadores en la provincia. Su papel como proyecto de habitación industrial en las provincias los convirtió sin duda en parte central de la experiencia de transformación sociocultural de los nuevos trabajadores ferroviarios.

Dentro de los espacios propiamente urbanos, una de las secciones más importantes eran los talleres de mecánica y reparación. Esta era la segunda sección de mayor vinculación de trabajadores que gracias al elevado número de oficios era tal vez el espacio con la mayor y más prolífica carrera ferroviaria. De hecho, era la única sección en la que el ascenso era más factible debido a la instrucción técnica, al aprendizaje acumulado y a la práctica directa en los oficios mecánicos.

En los talleres se agrupaban aproximadamente el 34 % de los trabajadores ferroviarios en Bogotá (Muñoz, 1963:14), quienes tenían diferentes funciones u oficios que les daban un escalafón o rango laboral diferenciado. Dichos trabajadores estaban divididos, de «abajo hacia arriba», así: aprendiz, ayudante de tercera, ayudante de segunda,

ayudante de primera, mecánico de tercera, mecánico de segunda y mecánico de primera, como los rangos más importantes para emprender la carrera ferroviaria. El taller más importante de los ferrocarriles en Bogotá era el del barrio Samper Mendoza al que llegaban la mayoría de los trabajadores de vía y otros trabajadores de provincia, quienes hacían de este taller un espacio social y culturalmente diverso. Sin embargo, las fuertes relaciones laborales y las circunstancias propias de la vida laboral ferroviaria fueron creando una identidad laboral distintiva, más allá de las posibles diferencias regionales, sociales y laborales.

En esta sección de talleres se plasmó una vida laboral intensa ligada a la carrera ferroviaria y a numerosos conflictos, pues en ella se accedía de una posición laboral a otra con relativa facilidad, pasando en ocasiones a ser el jefe o supervisor de los antiguos colegas. No obstante, a pesar del cambio de rol o de status individual dentro de la sección la fuerte identidad con esta última, en la que todos eran «tallerunos», y con un oficio determinado, por ejemplo el de mecánico, seguían estando presentes. La identificación de los obreros con su oficio de mecánicos implicó la consolidación de un «nosotros» perteneciente a una misma sección, que primaba absolutamente sobre los rasgos y distintivos individuales, adoptando formas de participación y de protección de una identidad grupal de acuerdo con la sección y el oficio.

El proceso de filiación sociocultural de esta sección y la identidad laboral constituida, ayudaron a que esta sección se convirtiera en uno de los espacios más diferenciables de la empresa. La unión y los lazos que se establecían en la vida laboral hacían de este grupo de trabajadores una colectividad que incluso luchaba por el bien común de los «tallerunos», a partir de reclamos sobre los derechos de los trabajadores de la sección.

A pesar de los ascensos, de los conflictos internos y de las fuertes relaciones laborales, los «tallerunos» mantuvieron y cultivaron una conciencia grupal y, sobretudo, una certeza de estar en la misma condición de subordinación frente a otros agentes laborales. En contraste, dicha solidaridad trascendió muy poco al resto de las secciones. En ellas, existió una profunda y relativamente estática división jerárquica que acentuó las rivalidades y que convirtió las relaciones laborales en elementos de poder y de dominación.

Esta experiencia se ve especialmente reflejada en la última sección y la más apetecida por los trabajadores ferroviarios: la sección de transportes. Sin duda, hacer la carrera ferroviaria en esta sección implicaba grandes beneficios: primero porque se recibían los mejores sueldos y segundo porque llegar a ser conductor de tren significaba prestigio y respeto frente a los demás trabajadores de la empresa. Al momento en el que entraban a esta sección los trabajadores se dejaban

de denominar ellos mismos como «obreros» y las relaciones con sus compañeros pasaban de un rango de relativo equilibrio e igualdad a uno que los ponía por encima de los demás, fracturándose aún más las relaciones laborales dentro de esta sección.

Transportes era una de las secciones que contaba con menor personal, a diferencia de talleres y de conservación de vías, pues solamente el 24% de los trabajadores de la empresa pertenecían a esta sección (Muñoz, 1963:15). Era una sección que estaba compuesta por un personal con grandes diferencias de oficio y de salario, lo cual hacía que el ascenso fuera difícil y que las relaciones laborales fueran frecuentemente más autoritarias y conflictivas. En ella se presentaban, además, continuos atropellos, maltratos y grandes tensiones internas (Muñoz, 1963:15). Estas tensiones eran producto no sólo del prestigio laboral y económico que se lograba con los ascensos, sino del gran peso que tenía la jerarquización laboral y el contraste entre los cargos y los oficios dentro de la sección y la empresa.

En este caso, lo que se exterioriza en la memoria oral de los trabajadores de la sección es precisamente una identidad marcada de nuevo por la jerarquía de los oficios u ocupaciones a través de particulares rasgos de distinción, no sólo de los demás trabajadores de la sección sino también de la empresa.

Yo vivía supremamente limpio, normal, no elegante, sino normal, como los conductores y jefes de tren, todos éramos bien vestidos, lo que debe ser un ser humano. Y como yo daba ese ejemplo, mis subalternos tenían que hacer lo mismo, porque yo era exigente (Silva, 2004).

Tal como lo muestra este relato, la educación industrial y laboral ferroviaria estaba ejemplificada por estas rotundas expresiones jerárquicas y por una regularización moral, personal e incluso higiénica.

En este sentido, el análisis y la descripción de las trayectorias laborales, que en el caso particular de los ferrocarriles se concentra en la carrera ferroviaria, remite a este proceso en el que los trabajadores se reconocen y se representan en el espacio laboral a través de la circulación del tiempo y del posicionamiento social e individual dentro de la empresa y la sección. Las trayectorias laborales son percibidas aquí como secuencias de experiencia laboral, regidas y determinadas por normas sociales e institucionales como la edad y la experiencia (Dombois, 1998:173). Dichas trayectorias, según Dombois, reglamentan y estructuran la movilidad laboral de los trabajadores dentro de sus lugares de trabajo. A estas determinantes propuestas por Dombois se le podrían agregar otras propias al espacio ferroviario local, como el buen comportamiento, el cumplimiento, el respeto de la jerarquía y las relaciones sociales adecuadas.

La descripción de las trayectorias laborales permite reconstruir el proceso de asignación de labores y la asimilación de normas y reglas de trabajo que estipulan la movilidad laboral (Dombois, 1998:176). Ahora bien, el ascenso laboral y el paso de un oficio a otro significaron, más que una simple movilidad en la empresa, la adquisición de nuevas categorías dentro de las trayectorias laborales, personales y profesionales, las cuales comprendieron a la vez nuevas formas de comportamiento, de relaciones sociales, de relaciones de poder, de respeto, de mando y de aceptación.

Además de estos elementos, el paso de un oficio a otro y el ascenso en la carrera ferroviaria afectaron las identidades que se habían forjado alrededor de los diferentes oficios. En el caso de la sección de transportes de los Ferrocarriles Nacionales, el paso de una posición a otra implicó también nuevas formas de identificarse, ya no como «obrero» sino como «jefe especializado», situación que los ubicaba por encima de los menos experimentados y de los demás oficios. Este proceso, que no fue exclusivo de la sección de transportes, pero que tuvo allí su expresión más evidente y radical, llevó a una crisis de la identidad por parte de los trabajadores. La competencia entorno a la carrera ferroviaria creó una especie de «bloqueo identitario» (Dubar, 1995:219), en donde la construcción de una identidad de acuerdo al oficio se fractura a partir de la especialización adquirida.

En cualquiera de los casos, la instrucción se convertía en la mejor herramienta para conseguir ascensos, especialización y calificación dentro de la empresa, pero era un método que se difería a varios años de experiencia y que sólo se ganaba gracias a una intensa disciplina y a la supervisión de los jefes. Quienes habían pasado por cada uno de los oficios ejercían un poder autoritario y arbitrario sobre sus aprendices y «subalternos», muchas veces con base en su experiencia previa y en su conocimiento del cargo, muestra de ello es la forma en la que aún se refieren a los empleados de menor rango.

¿Una identidad obrera fracturada o una nueva identidad?

Hemos visto cómo dentro del trabajo ferroviario se consolidaron múltiples identidades laborales, pero también cómo se lograron fracturar otras representaciones a partir de las condiciones de organización del trabajo, la especialización y la jerarquización, propias de la carrera ferroviaria. Las jerarquías, basadas en el rango pero también en la trayectoria y en la experiencia, buscaban ser mantenidas a cualquier precio y el hecho de ascender laboralmente no significaba igualdad con los que habían sido los jefes anteriores. Para estos, sus «subalternos» seguían siendo «subalternos», así llegaron a ocupar el cargo más alto dentro de la empresa. En otras palabras, la autoridad, el poder y la forma de ver al otro permanecían intactas, por supuesto, sólo de arriba hacia abajo.

Yo fui elitista y lo sigo siendo. Cuando yo era el jefe, todos eran, don Jorge por aquí, señor Sánchez no se qué, bueno, eran mis subalternos. Cuando adquirieron mi posición, entonces ya era Jorge por aquí, Jorge por allá, entonces, cuando me encontraban de muy mal semblante, yo les decía, mi querido señor, sigo siendo para usted el señor Sánchez, y se lo dije, acuérdesse que usted era mi maletero, el que me cargaba las maletas (Sánchez, 2004).

El ascenso y las especializaciones, así como unas relaciones laborales marcadas por la jerarquización, lograron fracturar una identidad ferroviaria alrededor de la vida obrera. Es decir, se imposibilitó la consolidación y el fortalecimiento de una identidad obrera en la que todos se vieran como iguales y lucharan por los ideales y derechos propios de un mundo obrero subordinado. Bajo este contexto podemos decir que el mundo obrero ferroviario estuvo marcado por unas fuertes relaciones de poder entre los mismos trabajadores, entre aquellos que ascendían y aquellos que no. Relaciones que generaron grandes conflictos alrededor del trabajo y que fracturaron la consolidación y la permanencia de una identidad colectiva sólida, la emergencia de una pertenencia con el mundo obrero, así como la consolidación de una identidad de clase o de una identidad a partir de una posición social compartida.

Esto se reflejaría en expresiones que transfieren el poder absoluto a un único sujeto portador de la disciplina, el respeto y el orden: «en el tren mando yo», «en la vía mandaba el caporal», «yo tenía subalternos que me tenían que obedecer», «yo mandaba por encima de cualquiera», «como era el más viejo tenía el mando», entre otras expresiones que hacen evidente la forma de asumir el nuevo rol laboral. Además de permitirles ascender en el escalafón ferroviario, el ascenso laboral fortalecía la identidad frente a un cargo o sección y por supuesto frente a la empresa y sus «subalternos», que eran al mismo tiempo aprendices laborales y sociales.

Los trabajadores ferroviarios entraron en un mundo de relaciones de poder con el jefe, el colega o el subordinado, respondiendo a un esquema de relaciones estratégicas muy fuertes donde cada uno, de manera más o menos consciente, re-edificó y re-compuso permanentemente la defensa de sus propios intereses en un mundo obrero donde la cooperación y solidaridad eran difíciles. Sin duda, existió una fuerte tendencia a diferenciarse de «sus inferiores» y a acercarse e identificarse con «sus jefes», tratando de imaginar e imponer una distancia social cada vez más grande.

No obstante, la trayectoria, la especialización y el trabajo colectivo, no se pueden ver solamente como elementos disociadores, es importante ver que en este proceso de aprendizaje y de ascenso en la escala laboral existió una continua solidaridad y un sostenimiento mutuo, una

dependencia de unos y otros que los hizo concebirse como grupo. Tal como lo analiza Dombois, el control sobre el trabajo en un espacio de especialización progresiva se ejerce principalmente «por medio de normas y ritmos incorporados en el proceso técnico que se aprenden en el mismo trabajo cooperativo» (Dombois, 1998:181). Este tipo de trabajo, característico de una empresa como los ferrocarriles, permitió la existencia de extensas trayectorias laborales que, según Dombois, sólo surgen de una particular organización de los procesos de producción industrial.

De otro lado, de acuerdo a nuestra reflexión, buena parte de las condiciones de la identidad se perfilan «en la socialización del grupo, en las prácticas cotidianas que los hacen semejantes, que los unifican y que no los distancian, en la homogeneidad y no en la diferencia» (Sainsaulieu, 1988:40). La búsqueda permanente de estos referentes que unifican es sin duda una constante dentro de las colectividades, para este caso obreras, ya sea a través de una posición política o ideológica, o simplemente a través de ciertos rasgos característicos compartidos. Para el caso que nos ocupa, la concepción de ciertas tradiciones culturales heredadas, conjugadas con los nuevos valores del mundo laboral obrero y ferroviario, fueron los pilares de esta construcción del imaginario de colectividad.

Si bien existía una fuerte división y fragmentación grupal que respondía a las mismas condiciones de trabajo, no debemos dejar de lado la existencia de un profundo sentimiento asociado a una identificación más generalizada de «ser ferroviario». Las polaridades y antagonismos constantes de este universo laboral dieron paso a la búsqueda de otro tipo de características comunes, esta vez alrededor del pasado y no del presente obrero, alrededor de un pasado generalmente visto como «campesino» y no de un presente obrero.

El estrecho vínculo que no se logró a través de la simple condición obrera, en la que todos eran asalariados por su mano de obra, se obtuvo gracias a la existencia de unos referentes de pasado compartidos, a unas trayectorias semejantes y a unas estrategias efectivas de creación de colectividad. Como bien lo afirma Archila, «la identidad tiene que ver con las tradiciones heredadas y con los nuevos hábitos generados...con las particularidades que los trabajadores asalariados aportan» (Archila, 2003:30). Para este caso, los elementos unificadores se buscaron más allá de las herencias políticas o ideológicas en un pasado campesino reciente, en ciertas costumbres y hábitos compartidos, así como en la creación de nuevos espacios y parámetros de convivencia y de identificación colectivos.

Esta unión cultural estuvo mediada por el hecho de compartir un origen común relativo a su origen de provincia, a su pasado ferroviario heredado y al hecho de haber llegado jóvenes a trabajar a esta gran empresa de la

capital del país. Indudablemente, eran personas que compartían ciertas tradiciones campesinas y provinciales, las cuales se percibían como migrantes anónimos en la ciudad, y que, sin conocerse entre sí, fueron compartiendo experiencias, trabajos, oficios y diversiones. Elementos que lograron moldear una nueva identidad, ya no lugareña, regional o provincial, sino ferroviaria.

Esta idea de un «antes» compartido se expresa claramente en las palabras de los trabajadores entrevistados. Los ferroviarios hacen constante énfasis en que todos venían «del campo», había cierta homogeneidad que se expresaba en la constitución misma del colectivo. «La mayoría éramos campesinos y sabíamos trabajar bien», «el campesino era el que mejor trabajaba y por eso en ferrocarriles les iba tan bien», «los trabajadores honestos y los buenos ferroviarios éramos campesinos»⁷. Frases que hacen referencia a un pasado común, el cual se convirtió en un instrumento importante para fortalecer el sentimiento ferroviario y para construir una identidad cultural y laboral común, que también los diferenciaba claramente de los habitantes y trabajadores urbanos.

La recreación y la construcción de la identidad cultural y laboral ferroviaria estuvieron atravesadas, indiscutiblemente, por el espacio de procedencia de los trabajadores como un elemento que los dotó de trayectorias comunes, que les ayudó a establecer contactos duraderos y a fortalecer su identidad como campesinos y ferroviarios. La movilidad que implicó la migración a la ciudad logró recrear y transformar las percepciones individuales y grupales y se constituyó en el punto de partida para la consolidación de esta nueva identidad, construida en el espacio obrero y ferroviario, pero sobre el pilar de cierta tradición campesina y de la migración económica.

Según los ferroviarios, por ejemplo, la «buena alimentación» era aquella que aprendieron de su vida en el campo, fue una de las características evocadas con frecuencia por ellos para identificarse y para ser identificados desde afuera a través de sobrenombres como «los pelatiendas»⁸. En efecto, los ferroviarios compartían el espacio y la disciplina del trabajo así como las prácticas cotidianas y lúdicas, las formas de comer, o de beber y de aprovechar el tiempo libre, todas estas prácticas se ligan en el discurso ferroviario a un aprendizaje común ligado al universo tradicional campesino.

Sin embargo, la pregunta central que surge es cuál era el componente «campesino» y de educación tradicional que compartían estos trabajadores, provenientes de todos los confines del país, y cuál era la diferencia con

⁷ Expresiones tomadas de las entrevistas hechas por la autora en el 2004 a los pensionados ferroviarios.

⁸ Los ferroviarios eran llamados de esta manera por los dueños de las tiendas situadas alrededor de las estaciones de tren y lo largo de los rieles.

el resto de pobladores y trabajadores urbanos de la época. Sin duda, numerosos elementos de las tradiciones provinciales y patronales encontraron nueva expresión en este espacio laboral, en particular la reproducción del universo católico festivo provincial. El resto de estas «prácticas campesinas» de los ferroviarios son en realidad una ecléctica síntesis de diversos elementos tradicionales campesinos, urbanos, obreros y ferroviarios, que fueron construidos en los espacios sociales ajenos al trabajo, en especial en los espacios festivos, y que se reivindicaron, sin conexiones evidentes, con el mundo campesino precedente.

Esta construcción discursiva e imaginada de la identidad entorno a un pasado campesino permitió darle sentido y memoria a una serie de prácticas construidas en medio de la transformación y de la reconstrucción identitaria propia del espacio ferroviario. De hecho, prácticas como el comer en demasía, consumir mucho licor, celebrar las quincenas y ofrecer abiertamente numerosos platos durante sus reuniones, son asociados por otros tantos a la vida festiva propiamente obrera y no a ninguna tradición campesina en particular. No obstante, en el discurso ferroviario, estos elementos hacen parte de una condición común ligada a su trayectoria campesina y a su migración laboral común. Esta construcción identitaria los distinguió claramente del resto de la población urbana, acentuó su experiencia migratoria y les brindó un pilar identitario profundamente envolvente.

Así, todas estas construcciones espaciales y temporales ferroviarias, la fiesta, la comida, la bebida, la celebración religiosa, construidas especialmente fuera del trabajo, dieron firmeza a la idea de un «nosotros», más incluyente y horizontal. No obstante, esto sólo se logró a partir del envío permanente de estas construcciones obreras, urbanas o ferroviarias, a un sustrato especial de la memoria común, las trayectorias campesinas previas. Ellas sirvieron como referente fundador de la experiencia y del gusto, fueron el eje articulador de una estrategia efectiva de creación y de reproducción identitaria en medio de la movilidad y del cambio.

En medio de una fuerte diferencia y disidencia laboral, los trabajadores ferroviarios empezaron a buscar elementos compartidos que los acercaran y los ayudaran a construir una identidad común como trabajadores ferroviarios. Empezaron a buscar, entre ellos, elementos que los hicieran sentir parte de un grupo unificado y horizontal, y buscaron estos elementos por fuera de las características comunes del mundo obrero. Así, encontrarse bajo las mismas condiciones de explotación, la reivindicación de derechos frente a los jefes o la existencia de una solidaridad no sólo de acuerdo a su oficio sino también a su condición de obrero ferroviario, poco aparecen en la reivindicación identitaria de la colectividad. Tal vez su fragmentación identitaria al

interior del trabajo fue justamente el motor para la consolidación de una profunda identidad ferroviaria, esta vez alrededor de elementos culturales, más que políticos o de clase. Al mismo tiempo, el papel del catolicismo y el de la empresa misma en esta reconstrucción cultural e identitaria, están aún por explorar.

Como resultado, la identidad ferroviaria más colectiva estuvo permanentemente invisibilizada en el trabajo, gracias a las diferentes posiciones y a la fuerte jerarquización. Fuera de él, esta identidad más envolvente de los trabajadores ferroviarios se reflejaba de manera imponente; allí, fuera del espacio laboral, todos se hacían llamar ferroviarios y una gran solidaridad y pertenencia mutua eran elementos centrales de la reivindicación colectiva. Expresiones como «Nosotros los ferroviarios», refiriéndose a todos los trabajadores de la empresa, o «los perroviarios»⁹, hacen alusión a esta construcción efectiva de identidades convergentes más amplias.

Conclusiones

Los relatos de vida que hicieron parte central de este trabajo ofrecen un gran número de pistas para comprender buena parte del trabajo ferroviario, así como la vida y las principales adscripciones de los obreros ferroviarios de las décadas del cincuenta al setenta en los Ferrocarriles Nacionales en Bogotá. Evidentemente, como se quiso demostrar con este análisis entorno a la identidad ferroviaria, los trabajadores de la empresa lograron ser plenamente ferroviarios por tres grandes vías, la importancia de la empresa y la herencia familiar ferroviaria, la vida cotidiana dentro del trabajo y las prácticas culturales tanto organizadas por la empresa como aquellas promovidas por los trabajadores.

Los Ferrocarriles Nacionales fueron un espacio de ingreso económico, pero también de formación y de educación técnica, personal y cultural; un espacio con vínculos salariales pero también de importantes vínculos familiares. El hecho de que fuera una empresa que atravesaba toda Colombia la hacía ver como una opción efectiva de vinculación al universo industrial, así como de entrada al universo del salario, de la migración económica, de los múltiples aprendizajes laborales y, por supuesto, de la carrera ferroviaria.

El aprendizaje ferroviario se evidenció desde el ingreso al trabajo, aceptando y sometiéndose a sus difíciles condiciones y a las imposiciones del universo industrial; y entre ellos por la disciplina, las jornadas reguladas, la trayectoria, la carrera, los ascensos, la continua movilidad y el traslado a la ciudad. El ser ferroviario sólo

⁹ Los ferroviarios se denominaban entre ellos los «perroviarios», para indicar que tenían varias mujeres.

se aprendió dentro del trabajo, a través de la cotidianidad, de la disciplina y del orden, elementos que se planteaban como pilares fundamentales para el acceso y el aprendizaje de la vida laboral de los ferrocarriles y de la cultura ferroviaria.

Sin embargo, estas condiciones por las cuales se adquirió la autoridad y la pertenencia inicial a un espacio ferroviario, fueron las mismas que se encargaron de distanciar permanente a los ferroviarios y de crear profundas divisiones dentro del mundo del trabajo. Allí, el ejercicio absoluto de la autoridad y del poder, perdieron de vista el sentido de una eventual unidad ferroviaria y dieron paso a identidades particulares a través de los rangos, las secciones o los oficios. Efectivamente, las condiciones de trabajo que ofreció la empresa, y dentro de ellas, las particulares alianzas, amistades, jerarquías y formas de convivencia tejidas en la cotidianidad, fragmentaron la unión dentro del trabajo y abrieron paso a otras formas de identificación. Sin duda, el trabajo ferroviario fue un escenario conflictivo que ejerció múltiples divisiones entre los trabajadores y los condujo a componer otros elementos, fuera del trabajo y de las características obreras, que los unieran y los fortalecieran como colectividad.

Este hecho nos ubicó frente al problema de una identidad ferroviaria dividida en múltiples microidentidades dentro del trabajo, así como a diferentes escalas y propiedades de identificación. Muchas de estas identidades se construyeron a partir del ascenso laboral y la pertenencia a subgrupos, más o menos «prestigiosos», frente a la empresa y los demás trabajadores. Tal vez sólo en la sección de talleres, con una menor jerarquización y distancias más cortas entre los oficios, se logró construir una identidad más envolvente y comprometida con el bienestar del oficio y la sección.

Frente a la identidad ferroviaria más colectiva, esta no se forjó a través de la utilización del espacio laboral, pues la carrera ferroviaria imposibilitó que se concibieran todos como iguales. La identificación ferroviaria sólo se consolidó a través de un imaginario común ligado a un pasado compartido. Una trayectoria ligada al mundo campesino perduró y se recreó constantemente, sumergida en un mundo industrial y en un enorme grupo de trabajadores asalariados.

Esta unidad ferroviaria y el sentimiento identitario más amplio, se materializaron en otros espacios, relativamente ajenos al trabajo, en los espacios de diversión y en las prácticas de esparcimiento. Evidentemente, fue en las actividades diferentes al trabajo y frente a los no ferroviarios, en donde el sentimiento de «ser ferroviario» se hizo presente de manera recia. En el momento en el que los trabajadores asistían a lugares de esparcimiento, no importaba a qué sección se

pertenecía, o si se era jefe o subalterno; lo realmente importante en estos espacios, era la pertenencia a un colectivo coherente, que compartía un sinnúmero de actitudes, prácticas y tradiciones, míticamente ligadas a un pasado campesino y a una trayectoria ferroviaria. Las prácticas culturales hicieron de los trabajadores ferroviarios una colectividad efectiva que a través de prácticas como el «buen comer», el «buen beber» y el «bien rezar», constituyeron memorias rituales y reivindicaciones identitarias frente a los demás trabajadores y a los habitantes urbanos de la capital del país.

De una u otra forma, el trabajo ferroviario creó las pautas de la identificación de sus trabajadores e hizo posible que en este medio industrial se forjara una cultura y una forma de vida particulares. Estas, condensaron elementos de la vida urbana, rutinas obreras, prácticas industriales, algunas costumbres específicamente ferroviarias, y elementos y costumbres provinciales o campesinas. Composición social e identitaria que distinguió claramente a los protagonistas de nuestra historia, incluso hasta nuestros días cuando todos se siguen reivindicando como ferroviarios. Un pasado que sigue vivo en el transcurrir de estos viejos trabajadores, quienes hoy narran su historia con voz de nostalgia y con certeza de lo vivido.

Bibliografía

Archila, M. 2003. *Cultura e Identidad Obrera. Colombia 1910-1945*. Merida, OPSU.

Archila, M. 1989. *Ni amos, ni siervos. Memoria obrera de Bogotá y Medellín*. (1910-1945). Controversia 156-157. Bogotá, CINEP.

Balan, J. y E. Jelin. 1977. *El hombre en una sociedad en desarrollo*. México, FCE.

Charrier, P. 2004. *Sociologie des imaginaires professionnels, le cas des cheminots*. Paris, Ed. Zagros.

Chevandier, C. 2002. *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité (1848-2001)*. Paris, Maisonneuve & Larose.

Cuevas, M.P. 1998. «Canales del saber regional, oralidad y memoria», en *Memoria y Sociedad*, 3(5):5-18

Dombois, R. 1998 «Trayectorias laborales en la perspectiva comparativa de obreros en la industria colombiana y alemana», en T. Lulle. P. Vargas, y L. Zamudio. (eds.), *Los usos de la historia de vida en las ciencias sociales I*, Colombia, Anthropos.

Dubar, C. 1995. *La socialisation. Construction des identités sociales et professionnelles*. Paris, Ed. Armand Colin.

Dubar, C. 2000. *La crise des identités. L'interprétation d'une mutation*. Paris, Le lien social Presses universitaires de France.

Ferrocarriles Nacionales de Colombia. 1961. *El ferrocarril del Atlántico*. Colombia, FNC.

Hall, S. 1999. «Identidad, cultura y diáspora», en S.Castro, O. Guardiola, y C. Millan. (Eds.) *Pensar (en) los intersticios*. Bogotá, CEJA.

Muñoz, O. 1966. «Un gran servicio al país». *Revista Policía Nacional*. 115

Muñoz V.C.1963. *Nivel de vida de los trabajadores ferroviarios (vía Paipa-Bogotá-El Espinal)*. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.

Sainsaulieu, R. 1988. *L'identité au travail*, Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques.

Fuentes orales

Gómez Luis Carlos, Junio 2004. Mecánico maquinista, pensionado ferroviario, Bogotá.

Maete Eduardo, Mayo 2004. Mecánico motorista, pensionado ferroviario, Bogotá.

Pedraza Antonio, Mayo 2004. Mecánico, pensionado ferroviario, Bogotá.

Sánchez Jorge, Mayo 2004. Jefe y conductor de tren, pensionado ferroviario, Bogotá.

Silva Roberto, Junio 2004. Mecánica, pensionado ferroviario, Bogotá.

Suárez Reyes, Junio 2004. Obrero de vía, pensionado ferroviario, Bogotá.