

Los trabajadores ferroviarios mexicanos desde la Colección Archivo Casasola

Arturo Valencia Islas

Durante el periodo colonial, el gobierno virreinal enfrentó importantes dificultades para integrar las distintas regiones que fueron conformando el territorio novohispano. La escasez y el mal estado de los caminos elevó a tal grado los costos de transporte de las distintas mercancías que cada región se vio obligada a abastecerse a sí misma de los productos de consumo corriente, y únicamente los bienes de exportación, caracterizados por una alta relación precio-volumen, lograron romper el cerco impuesto por las barreras geográficas. Sólo mercancías como la plata o los tintes naturales, ambos con una alta demanda externa, pudieron integrarse en circuitos comerciales internacionales. La guerra de independencia desarticuló aún más el endeble entramado de transportes novohispano, pues la debilidad fiscal de los primeros gobiernos independientes aceleró el deterioro de los caminos coloniales debido a la falta de mantenimiento, agudizando el aislamiento y la fragmentación del naciente país. Para resolver este grave problema, en 1837 se otorgó la primera concesión para la construcción de una línea ferroviaria en México, la cual debía unir la capital de la República con Veracruz. La falta de recursos económicos y la inestabilidad política de la nueva nación provocaron que la construcción de esta línea —de apenas 425 kilómetros de extensión— se postergara de manera excesiva; entró en operaciones hasta el 1º de enero de 1873. La lentitud con la que se construyó esa primera línea obedeció, al menos en parte, a la escasez de capitales nacionales interesados en invertir en este nuevo medio de transporte. Para acelerar la expansión del sistema ferroviario, el gobierno de Porfirio Díaz impulsó la entrada de capitales extranjeros,





© 5968
Agencia Casasola,
*Mecánicos reparan
una locomotora,*
Distrito Federal,
ca. 1930, Colección
Archivo Casasola,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.

en particular ingleses y estadounidenses, los cuales constituyeron grandes compañías que en pocos años conectaron las principales ciudades del país con el exterior, de manera que México pudo alcanzar y aun superar en extensión a los sistemas ferroviarios de otros países latinoamericanos.¹

Prácticamente todas las empresas establecidas en la segunda mitad del siglo XIX realizaron algún tipo de registro fotográfico de sus procesos constructivos, tanto del tendido de sus vías como de las estructuras necesarias para la prestación de sus servicios. En particular, cabe destacar los registros realizados por las grandes compañías como el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Central Mexicano, el Ferrocarril Nacional Mexicano, el Ferrocarril Internacional o el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, entre muchas otras líneas. De esta manera, durante las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX, un buen número de fotógrafos extranjeros —como Abel Briquet, W. H. Jackson, Gove & North, C. B. Waite y H. F. Schlattman— y mexicanos —como Lorenzo Becerril, Octaviano de la Mora, Valletto y Cía. e Ignacio Molina— fueron contratados para documentar la construcción y puesta en marcha de las distintas líneas.² Como no podía ser de otra manera, la centralidad de las imágenes captadas por estos fotógrafos está ocupada por las obras de ingeniería, las locomotoras y el equipo de transporte, mientras que los trabajadores se presentan sólo de manera incidental o para dar perspectiva a la magnificencia de las obras constructivas. Al concluir esta primera fase a finales del siglo XIX se comenzaron a registrar distintos aspectos de la operación ferroviaria, incluyendo nuevos elementos en la composición como pasajeros y empleados ferrocarrileros. El vasto acervo de la Fototeca Nacional permite documentar este cambio en la temática ferroviaria. Así, mientras la fase constructiva puede ser reconstruida visualmente con imágenes de las colecciones Culhuacán, Felipe Teixidor o C. B. Waite / W. Scott, la fase de operación de las distintas compañías puede estudiarse por medio del análisis de colecciones cronológicamente posteriores. En particular, la Colección Archivo Casasola proporciona un acercamiento a aspectos del mundo ferroviario poco explorados desde la fotografía, como son los trabajadores ferroviarios, sus intentos de organización sindical y la relación entre éstos y el poder político.

Las enormes dimensiones de las empresas ferroviarias requerían de una gran cantidad de trabajadores que realizaban labores muy diversas, con distintos niveles de calificación y espacios de trabajo



© 32413, **Agencia Casasola**, *Peones de vía descansan debajo de un depósito de agua*, Distrito Federal, ca. 1940, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 674441 **Agencia Casasola**, *Trabajadores de patio descargan un tren*, Distrito Federal, ca. 1925, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 32405 **Agencia Casasola**, *Trabajador de vía se lava la cara al lado de un puente*, Distrito Federal, ca. 1950, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

diferenciados —vías, patios, talleres, estaciones y oficinas—. Dependiendo de su grado de calificación, los trabajadores ferroviarios podían ser clasificados en no especializados —ayudantes, peones de vía y estibadores—, especializados —maquinistas, jefes de vía o mecánicos— y administrativos y de dirección. Esta diferenciación generó enormes divisiones entre las distintas especialidades, de manera que los empleados se organizaron dependiendo de su espacio de trabajo, lo que les daba “identidad” dentro de la empresa. Así, había empleados de oficina —cuya actividad era comúnmente despreciada por los verdaderos “ferrocarrileros”—, de conservación de vía —que trabajaban en el tendido y conservación de las líneas—, de conservación de equipo —cuya actividad se llevaba a cabo en los talleres— y de transportes —que laboraban en patios, estaciones y trenes—.

La diversidad de labores que se llevaban a cabo dentro de las empresas determinó que los empleados de cada espacio de trabajo se percibieran como independientes a los de las otras áreas, lo que dificultó el proceso de unificación sindical. Por ello, las primeras formas de organización de los trabajadores ferroviarios a finales del siglo XIX respondieron a un patrón gremial que arraigó profundamente entre los ferrocarrileros, retrasando por décadas el surgimiento del sindicalismo moderno. No fue sino hasta 1933, luego de varios intentos infructuosos en las décadas anteriores, cuando se logró la creación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), el cual logró reunir a los gremios de las distintas especialidades.

La organización de los trabajadores ferrocarrileros fue un fenómeno relativamente temprano en México. Desde la etapa constructiva se registraron los primeros movimientos laborales entre los ferrocarrileros, pues la escasez de mano de obra concientizó a los trabajadores sobre la capacidad que tenían para exigir aumentos salariales, mucho antes que el resto de la clase obrera mexicana. Además de la escasez de personal, otro factor que influyó en la temprana combatividad de los ferrocarrileros fue la conciencia de la importancia del sistema ferroviario para la economía nacional, pues entendieron que el país no podía darse el lujo de prescindir de su nuevo medio de transporte, así que usaron esta dependencia a su favor. Por último, la escala misma de las empresas ferrocarrileras que contaban con cientos o miles de empleados dedicados a las mismas actividades facilitó la gremialización.



© 63274 **Agencia Casasola**. *Representantes de gremios ferroviarios posan después de una reunión, Distrito Federal, ca. 1920, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.*



© 5914 **Agencia Casasola**. *Dirigentes de la "Alianza de Ferrocarriles Mexicanos", retrato de grupo, Distrito Federal, ca. 1930, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.*

La primera organización mexicana de trabajadores ferroviarios fue la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros, constituida en San Luis Potosí en 1890. Al igual que muchas otras de este periodo, la organización tuvo una existencia precaria. No obstante, al menos una decena de organizaciones surgieron en la primera década del siglo XX. Entre éstas destacan por su tamaño, beligerancia y capacidad de movilización la Unión de Mecánicos Mexicanos, la Gran Liga de Empleados del Ferrocarril y la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, además de gremios específicos de fogoneros, maquinistas, caldereros, carpinteros, telegrafistas y garroteros.

A principios del siglo XX los líderes gremiales tomaron conciencia de que la fragmentación del movimiento era un factor de debilidad frente a las empresas, por lo que intentaron reunir a los gremios en confederaciones, aunque ninguna de ellas se concretó durante el régimen porfirista. Sin embargo, se llevaron a cabo frecuentes reuniones para establecer demandas comunes y mecanismos de colaboración. Aunque las distintas organizaciones solían tener demandas relacionadas con su actividad específica, se puede observar que confluían en algunas, como la jornada de ocho horas, aumentos salariales, trato igualitario entre mexicanos y estadounidenses; denuncias de abusos por parte de supervisores y la llamada mexicanización de las líneas, que consistía en la sustitución del inglés por el español como idioma oficial dentro de las compañías; la eliminación de las restricciones al acceso de los trabajadores nacionales a todos los empleos; la igualación de los salarios entre trabajadores mexicanos y extranjeros por igual trabajo, y, en última instancia, el desplazamiento progresivo de los trabajadores extranjeros por mexicanos en todos los puestos operativos.

La lucha de los trabajadores ferroviarios para alcanzar todas estas reivindicaciones no fue nada fácil. A pesar de que se suele considerar que el régimen de Porfirio Díaz sofocó sistemáticamente todo movimiento huelguístico, durante su gobierno se presentaron al menos 250 huelgas, de las cuales 60 fueron en el sector ferroviario. Entre estos primeros movimientos destaca la huelga del Ferrocarril Interoceánico en 1903, que tenía como principal demanda la igualación salarial con los trabajadores extranjeros; la huelga de 1905 contra el Ferrocarril Mexicano, en protesta por la supresión de puestos de trabajo, o la de la Unión de Mecánicos Mexicanos contra el Ferrocarril Central de 1906, cuya principal demanda era el reconocimiento del derecho a la agrupación.

SIGUIENTE PÁGINA
© 77540

Agencia Casasola.
*Trabajadores ferroviarios
protestan por falta
de pago*, Distrito Federal,
ca. 1920, Colección
Archivo Casasola,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.



DE LOS F. C. N.
FALTA DE PAGO
SISTEMA



Durante el periodo revolucionario el número de huelgas disminuyó considerablemente. Concluida la parte más agresiva del periodo revolucionario, se reactivó la movilización de los ferrocarrileros, aunque dicha movilización era diferente a la del periodo porfiriano y no necesariamente para bien, pues las nuevas organizaciones que comenzaron a surgir se crearon y desarrollaron bajo el amparo del nuevo régimen, el cual comenzó a controlar el movimiento obrero organizado por medio de la Casa del Obrero Mundial. Gracias al apoyo del régimen constitucionalista y a la fuerza ganada por los trabajadores al amparo del discurso revolucionario, Ferrocarriles Nacionales de México —empresa dominante dentro del sistema— se vio obligada a reconocer jurídicamente a las distintas organizaciones gremiales en febrero de 1917.

La nueva alianza con el Estado revolucionario trajo para los ferrocarrileros la obtención de una serie de ansiadas reivindicaciones,



© 5025 **Agencia Casasola**, *Manifestación en repudio de Felipe Pescador, Director General de los Ferrocarriles Constitucionalistas*, Distrito Federal, ca. 1918, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

como la adopción de la jornada laboral de ocho horas —medida pionera en México, restringida inicialmente a los empleados de los talleres ferroviarios—, el aumento de las cuotas pagadas por tiempo extra, la creación de cooperativas de consumo para tratar de disminuir los efectos de la escasez de alimentos, el otorgamiento de pensiones para los deudos de ferrocarrileros muertos o inhabilitados durante el servicio ferrocarrilero y la ampliación de hospitales especializados, como el Hospital Colonia. Sin embargo, estas concesiones tuvieron un alto precio para las compañías ferroviarias y para los propios trabajadores. Para las empresas, esta alianza significó importantes aumentos en sus costos de operación, debido a que el gobierno promovió la contratación de personal militar incorporado al servicio ferroviario durante la guerra, muchos de los cuales habían ascendido dentro de los escalafones gracias a sus méritos en campaña, mecanismo conocido como “derechos de carabina”, sin contar con la preparación adecuada. Además del aumento de la plantilla, la militarización y los derechos de carabina generaron la ruptura de la disciplina laboral, pues los antiguos ferrocarrileros rechazaron a los recién llegados, mientras que éstos se negaban a seguir órdenes de civiles.

Por su parte, para los trabajadores la alianza con el naciente régimen revolucionario tampoco significó el mejor de los acuerdos, ya que el gobierno carrancista descubrió rápidamente el uso político que podía dar a los trabajadores ferroviarios, pues “en 1919 la masa ferrocarrilera, dinámica e inteligente, esparcida en todo el territorio nacional y con nexos de comunicación eficaz y constante, era considerada como un elemento importante, con sus 35.000 componentes, para ayudar [en] una elección de poderes federales”.³

La llegada de los sonorenses al poder afianzó aún más esta dependencia. En junio de 1919, Álvaro Obregón lanzó su candidatura para suceder a Venustiano Carranza en la presidencia de la República. Sin embargo, la candidatura obregonista no fue bien recibida por el presidente Carranza, quien se empeñaba en que el relevo presidencial recayera en un civil. Carranza trató de disuadir a Obregón para que abandonara la candidatura. Ante la negativa del sonorense, Carranza comenzó a hostigarlo. A principios de abril de 1920, Obregón fue llamado a presentarse como testigo ante un tribunal militar, pero, adivinando la estrategia de Carranza para capturarlo, escapó apresuradamente de la capital. Para ello, se valió de su alianza con Luis N. Morones, quien ayudó al caudillo sonorense a

PÁGINA SIGUIENTE
© 40760
Agencia Casasola,
El general Álvaro
Obregón y el maquinista
Margarito Ramírez,
Iguala, Guerrero,
México, 1920,
Colección
Archivo Casasola,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.



escapar de la ciudad de México haciéndolo pasar por ferrocarrilero. Ante esta situación, Adolfo de la Huerta, quien ocupaba el cargo de gobernador de Sonora, proclamó el Plan de Agua Prieta el 23 de abril de 1920. A pesar de los esfuerzos de Carranza, el grueso de los ferrocarrileros apoyó la candidatura obregonista.

Derrotado Carranza, Adolfo de la Huerta asumió el poder como presidente interino conforme al Plan de Agua Prieta. La relación de los ferrocarrileros con De la Huerta fue particularmente buena, pues el presidente provisional favoreció sus demandas y permitió una mayor movilización obrera. De la Huerta tuvo suficiente cuidado en mediar personalmente en numerosos conflictos laborales, de manera que los trabajadores lo percibieron como especial interesado en el bienestar obrero. Por supuesto, estas medidas no sólo tenían como finalidad resolver con justicia disputas obrero-patronales, sino que servían al jefe del Ejecutivo para proyectar su carrera política hacia el futuro creando sus propias bases de apoyo. La protección que De la Huerta brindó a los ferrocarrileros durante su gobierno y en su gestión como secretario de Hacienda en el gobierno de Obregón rindió frutos durante la rebelión delahuertista.

La decisión de Obregón de favorecer la candidatura de Plutarco Elías Calles para sucederlo causó el descontento de un número considerable de generales, jefes y oficiales del ejército, quienes comenzaron a buscar una figura que aglutinara sus intereses. Pocos individuos contaban con las amplias simpatías que despertaba De la Huerta, y aunque en un principio rehuyó la candidatura, pues trató de conciliar a los militares inconformes con el régimen obregonista, terminó aceptando la candidatura opositora. Al igual que cuatro años antes, los Ferrocarriles Nacionales se convirtieron en agencia electoral en favor del candidato oficial, ahora mediante el Partido Ferrocarrilero, el cual resultó incapaz de contener las divisiones entre los que apoyaban a Calles y los que apoyaban a De la Huerta.

Cuando finalmente estalló la rebelión en diciembre de 1923, la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras se inclinaba por los sublevados, lo que hizo necesaria la presión de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) para que los sindicatos aceptaran la candidatura callista y de esta forma evitar que se unieran al delahuertismo. No obstante, un buen número de ellos se integró a las filas de la revuelta. A pesar de la brevedad de la rebelión



© 5894 **Agencia Casasola**, *Manifestación del Partido Nacional Ferrocarrilero en apoyo a la candidatura de Plutarco Elías Calles*, Distrito Federal, 1924, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

delahuertista, su saldo destructivo fue profundo en las regiones donde los combates fueron más intensos y, de nueva cuenta, los ferrocarriles volvieron a utilizarse para el transporte de tropas y pertrechos. Además de la destrucción material, se calcula que hubo más de 7000 muertos entre civiles y militares. Si bien no existe un registro del número de ferrocarrileros fallecidos, el propio De la Huerta se refirió en numerosas ocasiones al especial sacrificio del que éstos fueron víctimas.

La relación entre los ferrocarrileros y Calles no fue tan cordial como la que habían tenido con Obregón y De la Huerta. Primero, porque Calles aplicó fuertes medidas punitivas para castigar a los ferrocarrileros por su apoyo al delahuertismo y, segundo, debido a las tensiones generadas por la huelga de 1926. Poco después comenzaron a sentir los primeros indicios de desaceleración económica que desembocarían en la crisis de 1929, lo que agudizó los problemas financieros de las principales empresas. Por ello, a partir de 1928 se emprendieron diversas políticas de ajuste en Ferrocarriles Nacionales con el objetivo de reducir el número de trabajadores. Dichas políticas impulsadas por Luis Montes de Oca, secretario de Hacienda entre 1927 y 1932, afectaron los intereses de los ferrocarrileros de tal manera que para resistirlas se reforzó aún más su



© 43241 **Agencia Casasola**, Adolfo de la Huerta y su escolta de ferrocarrileros, retrato de grupo, Frontera, Tabasco, 15 de febrero de 1924, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAO.FN.MX.

cohesión y organización. De manera indirecta, las medidas de ajuste laboral aplicadas entre 1928 y 1932 impulsaron la creación del STFRM. Una muestra del compromiso de Calles con la reorganización económica de Ferrocarriles Nacionales de México fue que, al término de su periodo presidencial, se incorporó como consejero de la compañía asignándose un salario superior incluso al que había percibido como presidente de la República.

Aunque las condiciones no eran las ideales para los trabajadores, la relación que tuvieron con Abelardo L. Rodríguez fue mucho más cordial que la que habían tenido con los gobiernos de Calles y Pascual Ortiz Rubio. La salida de Montes de Oca, el inicio de la recuperación económica y la “estrecha relación amistosa entre Abelardo Rodríguez y las cúpulas dirigentes” del movimiento ferrocarrilero permitieron la fundación del STFRM el 13 de enero de 1933.⁴ La creación del sindicato único era un objetivo largamente perseguido por los ferrocarrileros, que les permitió fortalecer su posición frente al gobierno federal logrando una autonomía mayor a la que tuvieron otros grupos dentro del movimiento obrero nacional. No obstante, la acción corrosiva del Estado mexicano ya había sido sembrada, por lo que las décadas siguientes presenciarían episodios de acercamiento y hostilidad entre ambos actores.

Arturo Valencia Islas es investigador asociado en el Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, licenciado en economía por la misma universidad y doctor en historia por El Colegio de México. En 2016 obtuvo el Premio Salvador Azuela a la investigación histórica sobre la Revolución mexicana. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel I. Su principal línea de investigación es la historia económica de México en el siglo XX, en particular, la historia de los ferrocarriles después de la Revolución mexicana. Ha impartido cursos en la UAEH, la UNAM, el Tecnológico de Monterrey y El Colegio de México.

- 1 Sandra Kuntz Ficker, coord., *La expansión ferroviaria en América Latina* (México: El Colegio de México, 2015).
- 2 Covadonga Vélez Rocha, "Registros fotográficos de las compañías ferroviarias en México", *Mirada Ferroviaria*, 5 (mayo-agosto de 2008): 23-35.
- 3 Antonio E. Vera, *La pesadilla ferroviaria mexicana* (México: Linotipográfica Guadalupe, 1943), 70.
- 4 Ingrid Ebergényi, "El surgimiento del sindicato de trabajadores ferroviarios en México", *Historias*, 7 (octubre-diciembre de 1984): 81.