

Trabajo y cultura ferrocarrilera. El concurso literario de 1939

Emma Yanes

En abril de 1939, la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, a través de su revista *Ferrocarril*, invita a sus obreros a participar en su Primer Concurso Nacional de Cuento, sin más requisito que el de pertenecer al sindicato. Los ganadores, se dijo, recibirían 15 pesos, tres días de salario. Al llamado acuden más de 100 trabajadores de las áreas de transportes, talleres y oficinas. Son premiados 20 escritos —no se especificó los lugares— los cuales se publican a lo largo de 1939. Por su originalidad destacan *Locomotora y mujer*, *La 682*, *El embarque misterioso*, *El Chicharo* y *Enedina*. Antes del concurso la revista ya había publicado varios relatos, de contenido similar a los mencionados y con no menos méritos literarios, como *La mejor mula se me está cansando*, *Pancho*, *El niño llorón*, etc. Lo que se hizo en el evento fue retomar la inquietud narrativa de los obreros del gremio.

Desde finales del siglo XIX los ferrocarrileros cuentan con publicaciones propias. De entonces son los periódicos *Trenes y Alambres*, de Salvador Guillén; *Horizonte Literario*, de la Liga de Carpinteros; *El Ferrocarrilero*, de Félix C. Vera; *Fiut-Lux*, de la Unión de Conductores Maquinistas y Garroteros; y *Alianza de Ferrocarrileros*, de Vicente M. Gutiérrez. En ellos se hace referencia a la organización obrera, los problemas laborales, la instrucción técnica y, se publican fragmentos de novelas y cuentos (en su mayoría traducidos del francés e inglés) en los que se hacen referencias al ferrocarril, el gusano de acero.

Los periódicos son fundamentales para la capacitación técnica del personal mexicano que lucha durante el porfiriato por el derecho a tener los mismos puestos que los trabajadores extranjeros —maquinistas, jefes de estación, superintendentes, maestros mecánicos, etc.— dentro del sistema. El asunto de la capacitación laboral es una de las demandas centrales de las primeras organizaciones rieleras, como la *Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril* (1905-08). A dicho grupo, junto con la Unión de Mecánicos de Monterrey, corresponde establecer la primera escuela para ferrocarrileros. En ella los obreros mejor capacitados se presentan voluntaria y gratuitamente a impartir sus conocimientos.¹ Poco después aparecen los primeros libros de enseñanza técnica, elaborados por los mismos maestros. Destacan en esa labor Abelardo Reyes con su *Derecho de Trenes*; Enrique Zuzaya con *La regla 4*; Luis Godard con *Catecismo de frenos de aire*; Manuel Espejo con *Trazos de Pailería*; y Servando Alzati con *Manual del Maquinista*, *Pailería práctica*, *La locomotora moderna en México* y *Calderas de vapor*. En dichos libros, básicos para los trabajadores de transporte y taller, se explica con detalle el funcionamiento de la locomotora de vapor y de cada una de sus partes, los materiales que se usan en su construcción, y la forma en que ésta debe repararse. Su mérito consiste en haber roto el monopolio del conocimiento antes en manos de extranjeros. Los libros son esenciales para que los obreros nacionales exijan la comple-

ta mexicanización del personal, una vez fundada, en 1908, la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

A pesar de que las escuelas de capacitación desaparecen después de la revolución mexicana —salvo en el caso de los transportes—, la necesidad de acumular conocimientos técnicos, y por lo tanto de remitirse a los libros, sigue siendo una constante. No hay obrero de talleres, transporte o telégrafos que logre ascender y pasar los exámenes sin combinar el estudio con la práctica laboral. El ferrocarrilero es un hombre que necesita leer, prepararse. En los años veinte, cuando en el país se inician las jornadas contra el analfabetismo, para ingresar a los Ferrocarriles Nacionales ya es requisito indispensable contar por lo menos con la primaria. En 1930, según las estadísticas, el 67.7% de la población se dedica a las actividades agropecuarias; 13.4% a la industria manufacturera; y el 1% a las extractivas. México es un país de campesinos. Corresponde a los Ferrocarriles Nacionales el mayor número de obreros y empleados: 35,900. El sistema carretero es pequeño, por lo que el transporte de carga y de pasajeros depende fundamentalmente del servicio ferroviario. Un buen maquinista de entonces, un maestro mecánico, vive en íntimo contacto con las máquinas y posee una acumulación real de conocimientos técnicos, tanto como los ingenieros de las industrias estratégicas de hoy. Otra es la situación de los peones de vía: encargados de las labores más pesadas y reclutados del campo, no requieren para su trabajo de capacitación teórica. Pero una cosa es la formación de los trabajadores y otra que escriban cuentos.

Lo último tiene que ver con la tradición literaria sobre ferrocarriles en México. Ahí están las crónicas de Ignacio Manuel Altamirano y Francisco Zarco sobre el Ferrocarril Mexicano y las promesas redentoras del mismo, elemento básico para la unidad nacional y el progreso; o la novela *Los bandidos de Río Frío*, de Manuel Payno, donde la estación de San Lázaro alberga a Cecilia, uno de los personajes principales, por poner sólo dos ejemplos del siglo XIX. Está también la novela de la revolución mexicana, donde se relata con variedad de detalles una guerra civil realizada sobre el derecho de vía, como ocurre en *El*

águila y la serpiente, de Martín Luis Guzmán, *Tropa Vieja*, de Francisco L. Urquiza, *¡Vámonos con Pancho Villa!*, de Rafael F. Muñoz, o las crónicas de John Reed en *México Insurgente*. Sin embargo, la razón fundamental que anima a los obreros del riel a escribir sobre sí mismos proviene de las características particulares de su propio trabajo. Hombres que laboran lejos de su hogar, que viajan, que permanecen mucho tiempo solos, que tienen que usar la inventiva para sacar día a día su jornada, tendrán siempre algo que contar, una anécdota que transmitir a los amigos o a los hijos.

En 1934, un año después de la formación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, nace el periódico *Unificación Ferroviaria*. Paralelamente la empresa edita semana a semana la revista *Ferronales*, antes sólo de publicación esporádica. El primero, entonces bajo la influencia del Partido Comunista Mexicano, dedica sus artículos a los llamados a la unidad del gremio, la lucha contra los "callistas", seguidores de "Morones el divisionista", y deja en sus últimas páginas un espacio a la "literatura proletaria": aparecen poemas a Lenin, capítulos serios de la novela *La madre*, de Gorki, fragmentos de *Germinal*, de Emile Zola. *Ferronales*, por su parte, habla en sus editoriales de asuntos financieros, llama a incrementar la productividad, propone inversiones y cambios de vía. Para amenizar la lectura abre dos secciones: *El ferrocarril y yo*, que reseña matrimonios, bautizos, quince años, defunciones y concursos, y *Recordando el pasado*, donde se inicia la publicación de testimonios, en los que se da prioridad a los hombres que participaron en la mexicanización de los Nacionales de México. Relata por ejemplo el señor Roberto H., Inspector de Auditores jubilado en 1934:

Vi la luz en la hacienda de Maziquiahuc, estado de Hidalgo, el 24 de octubre de 1863. Fueron mis padres el señor Isidro Díaz y la señora Antonia Rosando de Díaz, ambos de raza indígena. Comencé mi carrera ferrocarrilera a la edad de 18 años, como peón de vía en el Ferrocarril Mexicano. En breve tiempo ascendí a pasa-carbón y fogonero de camino, trabajando a las órdenes de los

maquinistas Cooper y Jorge Backman. Por ese tiempo se llevaba a cabo la construcción de la vía del Ferrocarril Central Mexicano al norte del país, y algunos ferrocarrileros nos pasábamos a trabajar a él porque pagaban sueldos mayores. No siéndome posible entrar como fogonero, ingresé como garrotero a la división de México a San Juan del Río; trabajé después entre Silao y Lagos, en los trenes que iban arrimando material de la construcción a la punta de la vía. De entonces recuerdo un terrible accidente —de los que había muchos— que sufrió el tren de construcción donde yo trabajaba. Al pasar el puente denominado El Cedazo, se hundió con las máquinas números 20 y 26, y murieron el maquinista y el pasa-carbón de primera. Yo, ya no recuerdo cómo, me salvé. Luego ascendí. El nuevo maquinista se fijaba que cuando atizaba yo el fogón se hacía muy buen vapor. Por lo que poco después pasé a ser fogonero de camino de la división de Aguascalientes. En 1887 se sucitó la primera huelga de maquinistas americanos, y por ese motivo fui ascendido a maquinista de camino el día 19 de agosto de ese año.²

A varios temas nos remite el inspector: el origen campesino de los primeros obreros, la movilidad de la fuerza de trabajo, la diversidad de funciones entre los hombres del riel, la importancia de la organización obrera, etc. Este tipo de relatos siempre ricos en anécdotas, son el antecedente de los cuentos. La sección *Recordando el pasado* duró hasta 1935. Abre el espacio para que ese mismo año la revista inicie la difusión de los cuentos que los obreros mandan espontáneamente a la redacción.

El primer relato que se imprime es la *Historia de un boleto de ferrocarril*, de Pedro López Amador, empleado de la Contaduría de Ingresos de Pasajes, en Buenavista, México. Su originalidad consiste en darle la palabra a un boleto de segunda clase, guía de la narración:

Una mañana fui tomado del paquete y recibí el primer golpe de mi vida: ¡Me fue es-

tampado un sello en el reverso! Después todo fue sufrir y padecer. Apenas estaba en poder de mi pasajero cuando me ultrajaron con un nuevo sello: EQUIPAJE FACTURADO.

Y al final:

Había sufrido mucho. Sentí gran alivio cuando fui conducido, junto con muchos compañeros míos, a un horno donde grandes llamaradas consumían numerosos paquetes de boletos. Revueltos con nosotros, los antes orgullosos boletos de primera estaban listos también para alimentar el fuego. Así, consumido por una llama alegre y juguetona, termina mi historia.³

Se inicia entonces la concurrida sección de cuentos. Al anterior se unen *Pancho*, *Vida truncada* y *Víctimas de su pasado*, que introducen en *Ferrolales* la estructura literaria, el tema del desencanto amoroso, la ficción.

La mayoría de las narraciones —incluidas las del concurso de 1939— tienen como hilo conductor el amor y el desamor. Tratan fundamentalmente de las relaciones de los obreros con las mujeres. Y mujeres de las buenas: abnegadas, bellas, hacendosas y fieles, dignas del matrimonio. Viven separadas de su amor, distantes, siempre lejanas, pero saben esperar al hombre del riel que algún día volverá por ellas. Las condiciones de vida y de trabajo de los ferrocarrileros aparecen sólo como telón de fondo del drama cotidiano. Lejos de la literatura del realismo socialista —muy en boga en el cardenismo— estos obreros no se describen en su literatura como “agentes del cambio social” ni dotan sus líneas de ideología redentora. Sus pretensiones son más simples: contar lo que se vive, lo que se siente, inventarse a sí mismos. Los cuentos son escritos para los amigos, la familia, las madres, las esposas, las hijas, las amantes. Piden comprensión y cariño para el que trabaja lejos de casa, para el que expone la vida en el camino, en los saturados patios del ferrocarril, en las oscuras fosas de la Casa Redonda. En su afán por narrar amores y desengaños, llegan más lejos: describen las condiciones de

trabajo de maquinistas, conductores, garroteros, llamadores, telegrafistas, en la primera mitad del siglo XX. Una gran ausencia: no se habla de los peones de vía, que tampoco están en condiciones de escribir sus propias historias. Por lo demás, los cuentos ofrecen una amena lectura de la vida cotidiana. Son un retrato crítico de las relaciones laborales. En su estilo se asemejan más al "realismo romántico" de Federico Gamboa —al que se hace referencia en dos ocasiones— que a las corrientes literarias de la década de los treinta.

En 1930 el periódico *El Nacional* organiza un concurso de novela revolucionaria, del que surge la corriente literaria que se llama a sí misma "proletaria". Entre sus principales exponentes están las novelas *La ciudad roja* (1932) de José Mancisidor, *Chimeneas* (1937) de Gustavo Ortiz Hernán y *Mezclilla* (1933) de Francisco Sarquis. Imprinta en ellas, según Monsiváis, la idea del militante que da su vida por la revolución ya que "sólo la sangre de los mártires abonará el socialismo".⁴

La nueva corriente tiene como ideal mítico el comunismo, y reproduce la atmósfera de los novelistas soviéticos. Entre 1928 y 1934 los "intelectuales proletarios" que se inclinan por la socialización del arte se agrupan. En 1931 Leopoldo Méndez, Siqueiros y Juan de la Cabada fundan la organización Lucha Intelectual Proletaria (LIP). En 1934 nace la Liga de Escritores y Artistas Revolucionarios (LEAR) bajo la consigna política "ni con Cárdenas, ni con Calles", lema del Partido Comunista Mexicano. Está integrada por los mismos miembros de la LIP a los que se unen los escritores Macedonio Garza y Luis Arenal, los pintores Angel Bracho y Alfredo Zalce y los músicos Silvestre Revueltas y Blas Galindo. Su objetivo: oponerse al fascismo a través del arte. Los escritores buscan ser militantes.

El cardenismo da oportunidad para que dichos intelectuales identifiquen su idea de la "cultura proletaria" con la cultura de la revolución mexicana ya institucionalizada. Los miembros de la LEAR acompañan al presidente agrarista en sus proezas. Es cuando surge la novela campirana que busca incorporar a los campesinos e indíge-

nas a la cultura nacional, así como las canciones agraristas dotadas de contenido ideológico y las películas rancheras en las que la vida del campo aparece como el paraíso perdido.⁵

Por su parte, el grupo de *Los Contemporáneos*: Xavier Villaurrutia, Jorge Cuesta, Salvador Novo, Jaime Torres Bodet, José Gorostiza, Carlos Pellicer, Gilberto Owen se opone al autoconsumo cultural y a las novelas populistas. Su preocupación fundamental es la de ser grandes escritores, elevar el nivel cultural de México. Su problemática es la de la clase media ilustrada.⁶

Ni los "intelectuales proletarios", ni el grupo de *Los Contemporáneos* reflejan en su obra la realidad cotidiana de obreros y campesinos. Los primeros porque subordinan sus personajes a concepciones políticas y morales; los segundos por simple omisión.

El mérito de los cuentos a los que hemos hecho referencia es el de señalar que la problemática de los trabajadores, o por lo menos de los hombres del riel, está en su cotidianidad: más cerca del romanticismo y la cursilería que de la militancia y la toma del poder. Los autores tienen más influencia de Gamboa, Amado Nervo, Riva Palacio, Agustín Lara, Juan Arvizu y Gonzalo Curiel, que de Gorki, Lenin o Laborde.

El 18 de mayo de 1936 los trabajadores ferroviarios se van a la huelga por aumento salarial y el pago del séptimo día. Esta es declarada inexistente por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. La CTM apoya a los rieleros, llama a sus afiliados a realizar un paro general. El conflicto crece. El 23 de junio de 1937, de acuerdo con la Ley de Expropiaciones de 1936, el presidente Lázaro Cárdenas nacionaliza la empresa. El STFRM declara estar dispuesto a encargarse de las finanzas. La Administración Obrera queda formalmente instalada el 1o. de mayo de 1938. La situación económica de la empresa es alarmante: el adeudo con los Estados Unidos asciende a los \$12,355,000.00 pesos; de 908 locomotoras en existencia, 56 se rentan al Ferrocarril Interoceánico, 181 requieren reparaciones importantes, y 6 ya no tienen remedio. Es indispensable adquirir 50 locomotoras, cuyo costo suma 30

millones de pesos, dinero con el que no cuenta la empresa; tampoco hay circulante para comprar las 50 unidades de coches de primera clase. Se nacionaliza la empresa pero se deja de lado un problema básico: la deuda externa. Es decir, se nacionalizan en quiebra. La Administración Obrera —a la que además se le impidió subir las tarifas subsidiadas y ridículas a las compañías mineras— no logra sacar del atolladero a los Ferrocarriles Nacionales.⁷

Pero es en ese periodo cuando mayores esfuerzos se realizan por fomentar la capacitación laboral, modernizar los talleres, construir y reconstruir el material rodante en la propia empresa —y no con compañías privadas o extranjeras—, y apoyar la creatividad de los obreros. Lo anterior da sorprendentes resultados (reconstrucción de locomotoras, Calentador de Agua Elesco, Punzón y Tijeras Neumáticas, Dispositivo de Seguridad). No se logra, en cambio, terminar con la indisciplina y los accidentes, lo que ocasiona continuas críticas, del gobierno y la derecha, en la prensa: se culpa a los ferrocarrileros, por rojos, de todos los problemas del transporte.⁸

Durante la Administración Obrera la revista *Ferronales* continúa con la misma línea editorial de sus primeros años, y con la intención de crear mayor conciencia entre el gremio de sus nuevas funciones, abre dos columnas: una dedicada a reseñar los aportes obreros a la producción y otra en la que se dan explicaciones técnicas sobre cómo aumentar la productividad y evitar el despilfarro. Con ello se sistematiza lo que se venía realizando en años anteriores: son los propios maestros mecánicos, jefes de patio, maquinistas, telegrafistas, electricistas, etcétera, quienes describen cómo es y cómo debe ser el trabajo. No son explicaciones sencillas: ocupan más de dos planas y están llenas de detalles. Su cualidad: parten de la práctica y conocen el público al que se dirigen. Su escuela: los libros escritos por los propios obreros desde finales del siglo XIX y la acumulación de conocimientos en la vida diaria.

En el contexto anterior surge la idea de realizar el concurso de cuento. Una medida más para motivar a los trabajadores a que cooperen con la nueva administración, presumiblemente en manos del sindicato, de los propios obreros.⁹

Curioso: la problemática de los relatos tiene poco que ver con los agitados días que vivió la Administración Obrera, y no hay ni siquiera referencias a las luchas anteriores a 1938. En los cuentos lo importante es el amor y amor del bueno. En *Pancho* (1935), del garrotero Macedonio Platos, el personaje principal, Francisco Sánchez (también garrotero), para hacer su tarea se viste con sus mejores galas —camisa de seda y finísimos choclos incluidos. Su objetivo: “apantallar a las pollitas pueblerinas”, “salir de la monotonía del patio” y “complacer a su madrecita y a su novia”. Dice el relato:

Pancho trabajaba encantado de la vida. Comía muy contento los deliciosos guisos que le preparaba su madrecita. Dormía como un bendito. Y por las tardes le hablaba a Carmela, su novia, de hacerla su esposa. A eso estaba completamente resuelto porque nadie como ella aprobaba tan resueltamente la manera en que él llevaba a cabo su trabajo, y la forma en que lucía la excelencia de sus zapatos. Pancho estaba loco por éstos, y nada lo halagaba tanto como que su Carmela le hablara de la brillantez de sus botines, que permanecían galantes a pesar de la rudeza del trabajo.¹⁰

Pero el prometedor garrotero muere en un accidente laboral:

Sin importarle el peligro, para informarle al maquinista lo que ocurría, Pancho se imaginó que tenía puestos sus choclos magníficos y empezó a subir y a correr por el lomo de los carros. De pronto se perdió en el viento sin que nadie pudiera escucharlo. El pesado truck de un carro trituró las piernas del garrotero, convirtió en garras la mayor gloria de nuestro hombre. Abiertas las venas y las arterias empezó a correr su sangre de ferrocarrilero joven. Al amanecer, habiendo fracasado los esfuerzos médicos para arrebatar a Pancho de las garras de la muerte, yacían en aquella cama —adornada por una colcha preciosa tejida a gancho por Carmela— los desgarrados fragmentos del cuerpo de Pan-

cho. Y bajo la cama permanecían intactos, inmóviles y brillantes, los consentidos chocos del garrotero —los que no había querido llevar esa noche al trabajo por no mojarlos— que antojábanse estuches negros de vidrios. Y se quedaron ahí, como un fino recuerdo para Carmela.¹¹

La tragedia amorosa unida a las pesadas condiciones laborales y al resentimiento social, es también tema de *Víctimas de su pasado* (1935), de Adolfo J. Zepeda, ex-fogonero de camino. El protagonista, Conrado N., se enamora en Ciudad Victoria, Tampico, de Magdalena Tamez, “única y bella hija” de un rico ganadero de la región. La joven es también cortejada por Octavio C., prometedor ingeniero amigo del padre. Pero ella ama al trenista y le da el sí del matrimonio. En eso, la calamidad: estalla la revolución mexicana y Conrado tiene que separarse de su novia para integrarse a la guerra. Poco después pierde una pierna:

Los convoyes militares, potentes y veloces, tirados por magníficas locomotoras, cruzaban imponentes el sistema ferroviario, hacían lucir su cargamento bélico. Las voladuras se sucedían... fue en una de ellas donde nuestro garrotero perdió la pierna. Pensó en su amor. Tal vez nunca volvería a verla. El cumplimiento del deber se interponía sacrificando afectos.

El personaje vuelve a saber de su novia años después, cuando en un día de pago se dirige al edificio de la empresa a cobrar su salario:

Su atención fue llamada por un automóvil de lujo del que descendió airoosamente una pareja. Los ojos del inválido repararon en la mujer, una mujer esbelta y divina, que asida del brazo del esposo pasaba enfrente suyo sin dignarse siquiera a mirarlo. En la mujer Conrado N. reconoció a Magdalena, su Magdalena, ahora rica y feliz, porque se había casado con otro, probablemente con aquel ingeniero.

No corre mejor suerte Fernando, la estrella de *Una orden* (1937) de Omar Grotezim, conductor. Fernando, el maquinista, después de 15 años de vivir —por necesidades del servicio— fuera de Jalapa, su ciudad natal, inicia el viaje de regreso (se va como llamador, retorna como maquinista). En el trayecto añora a su primer amor:

Sus recuerdos se hacían más sutiles, poco a poco veía con claridad la silueta de Carmen, una Carmen dulce que perfumó sus veinte años. Luego el continuo bailotear sobre su asiento lo traía de golpe a la realidad. Con su mano enguantada apoyada en la manija veía cómo el agua jugueteaba nerviosamente dentro del cristal indicador de la caldera. La máquina seguía fatigosamente las curvas. En medio de la oscuridad el tren parecía un espectro. Fernando encendió un cigarrillo y poniendo la mirada sobre la vía continuó su evocación. Habían sido quince años de abandono, de distancia, sí, pero ahora él volvía con el legítimo orgullo de ser maquinista, y quería a Carmen por esposa. El treinta y cinco años y ella treinta, ¡Caramba, todavía se podía ser feliz!¹²

Vanas ilusiones. Fernando no llega a Jalapa. Recibe “una orden” de no parar en la estación de Las Vigas, lo que más adelante le ocasiona “un encuentro” con otro tren. Al día siguiente los peones de vía rescatan su cadáver.

Obsesión (1937) no escapa al melodrama. Pedro, un joven y cumplido maquinista, choca contra un automóvil por culpa del conductor del mismo que manejaba en estado de ebriedad, y mueren éste y su esposa:

Aunque el maquinista no había tenido la culpa, la imagen de la mujer que iba a su lado, víctima también, se había posesionado del corazón de Pedro. No deseaba ni escuchar el silbido de la locomotora. Creía que nadie adivinaba su tortura. Era una mujer. Una mujer que no volvería a sonreír. A pesar suyo y contra su voluntad, sus manos crispadas sobre la manivela frenaban la velocidad para ir perdiendo el recorrido.¹³

Pedro no soporta su propia e innecesaria angustia y termina por renunciar a su puesto.

Hasta aquí el oficio del rielero aparece unido a la fatalidad. Los personajes son héroes del trabajo, orgullosos ferrocarrileros a los que su labor los separa —la más de las veces trágicamente— de la mujer amada. No hay final feliz.

Sólo el cuento *Enedina* (1939, premiado), de Bertha Chávez —casualmente una mujer, oficinista— propone otro desenlace. Una joven de 18 años se enamora del garrotero Edmundo ya que “desde muy tierna lo veía pasar haciendo piruetas sobre los carros del tren”. Pero la madre de la muchacha la quiere casar con Don Jesús, viejo y acaudalado comerciante de Marfil, Guanajuato. En una fiesta ambos pretendientes se retan. La madre le impide a Enedina volver a ver al garrotero. Pero Edmundo, adelantándose a Don Jesús, forma una comisión —sustituto de su familia— integrada por el maquinista, el fogonero, el conductor y el jefe de estación, para pedir la mano de su novia. Y la madre, conmovida, cede:

La señora no quería dar el sí, pero los ferrocarrileros la convencieron, diciéndole que un tren mal dirigido podía salirse de los rieles, chocar y que en cambio, guiado por manos expertas llegaba a su destino con el pasaje sano y salvo. Igual era el matrimonio. Si el esposo, que viene a ser el maquinista, guía bien a la locomotora, o sea a la mujer, el tren del matrimonio llega a la meta de la felicidad. El maquinista además le habló del comportamiento decente de Edmundo, y recalcó el hecho de que por su antigüedad y pericia muy pronto sería ascendido a maquinista. Fue así como la señora terminó por convencerse.¹⁴

El oficio rielero aparece así en dos dimensiones: como trabajo-fatalidad-desamor; y como trabajo-ascenso escalafonario-amor. Lo anterior sólo es posible cuando se sustituye a la familia por la cuadrilla de trabajo. ¿Qué mujer anhelan los rieleros?: La que los espera en su ciudad natal, el primer amor, la que teje colchas a gancho, la que guisa delicioso, la que los ama, por ferrocarrileros, más que a hombres con mejor posición

social, la abnegadamente fiel que valora su trabajo y los quiere de pies a cabeza, empezando, como la Carmela de *Pancho*, por los zapatos. Son mujeres, ante todo, que saben esperar. Nunca se mencionan amoríos entre una estación y otra, no hay en los relatos prostituta alguna o segundos frentes. Cualquiera diría en ese sentido que los ferrocarrileros se pintan en los cuentos justamente como no son.

Lo importante es el amor. Y para ser amado hay que estar bien pagado. La cualidad central de nuestros héroes es la de haber empezado por las categorías más bajas, hasta llegar a los puestos superiores: maestros mecánicos, maquinistas, jefes de patio, jefes de división, superintendentes, los de mayor prestigio y remuneración económica. En *Pancho*, por ejemplo, de no haber sido por el accidente que le quita la vida al garrotero:

Francisco Sánchez habría llegado a ser jefe de patio de aquella lejana estación, como consecuencia natural de sus largos años de servicio y el entusiasmo con que realizaba su trabajo, y no por el rumbo del estudio que a él no lo habría llevado demasiado lejos.¹⁵

También Conrado N., en *Víctimas de su pasado*, empezó siendo un anónimo luchador:

Nuestro maquinista era un don Nadie. Hasta que un día, ya en la cumbre de sus deseos y aspiraciones se colocó en un buen número en el escalafón de los de su categoría y fue por “derechos” boletinado a una corrida de pasajeros. Hombre leal y sencillo, ya “arriba” jamás olvidó a sus camaradas y su conducta intachable pronto lo hizo merecedor del cariño y estimación de sus jefes. Pronto llegó a ser el más joven y competente maquinista de la División.¹⁶

En *Obsesión*, uno de los elementos, el principal, por el que Pedrito duda en abandonar su empleo es la responsabilidad que siente por haber “heredado” el puesto de su padre:

Las corridas de las máquinas tres y cuatro eran, sin lugar a dudas, las más escabrosas. La número cuatro se veía obligada a desarrollar grandes velocidades rumbo al sur —100 millas en tres horas— haciendo una sola parada. Rumbo al norte la número tres empleaba cuatro horas para hacer ese difícil recorrido. Y después de quince años de trabajo el padre de Pedro había establecido un récord al parecer imposible, en ambas corridas. Eso era precisamente lo que el Superintendente esperaba del hombre que tomara su puesto vacante. Para lo cual había, entre los viejos rieleros, dos aspirantes entrados ya en años y experiencia. Pero ambos rehusaron enfáticamente aceptar dicho cargo, alegando que creían que Pedrito, entonces garrotero, era el más indicado para desempeñarlo.¹⁷

Juan, personaje de *El niño llorón* (1935), también empieza desde abajo:

Entró a trabajar a los ferrocarriles primero como “llamador” y luego lo ascendieron a un puesto que tenía como objeto cuidar los bultos del express, mientras el tren hacía su recorrido de México a Veracruz.¹⁸

La importancia que se le da en los relatos a la cuestión de los ascensos tiene que ver desde luego con la realidad. El personal extranjero abandona los Ferrocarriles Nacionales en 1914, al calor de la revolución mexicana. Es hasta 1925, pasada la turbulencia militar y política, que los rieleros cuentan, por lo menos en las especialidades de Fuerza Mótriz y Transportes, con un reglamento de trabajo en que se especifican claramente las funciones de las diversas categorías, los salarios y la forma de “subir”. Son tres los requisitos: antigüedad, experiencia práctica—méritos acumulados, y pasar el examen respectivo. No se puede llegar a ningún puesto superior sin antes recorrer el escalafón.

Otros dos elementos contribuyen a integrar la imagen del héroe-mártir ferrocarrilero: el hecho

de soportar duras condiciones de trabajo, en algunos casos; y en otros su participación en la revolución mexicana.

En *Una orden*, se explica así la labor cotidiana de la tripulación del tren:

Señor, señor, interrumpió el fogonero que hasta entonces lo había observado tanto: estamos llegando a Las Vigas, aquí nos pasará el extra. En efecto, Fernando alzó los ojos, alcanzó la cuerda del pito y silbó largo. El convoy frenó su marcha y tras pedir señales la luz verde del semáforo cambió a roja. Un garrotero, metido en su traje de hule y escurriendo agua a chorros se adelantó a abrir las agujas. El tren entró alegremente al cambio, en medio de campaneos alegres y sonoros.¹⁹

En *El Chicharo* (1939, premiado), de Francisco Cabrera, se habla con detalle de la labor de un muchacho telegrafista en 1902:

Horas enteras pasaba “chichareando” con el aparato ese. Cuando me fatigaba me trepaba al techo de algún carro y ahí estudiaba las reglas, recordando los sabios consejos de mi padrino Pérez Gómez. Se me habían grabado sus palabras: “no hay telegrafista completo si no conoce los derechos de los trenes y empleados”. Y su insistente consejo: Jamás des un “OS” —informe del paso del tren por las estaciones— si no has visto pasar los marcadores por la oficina, aunque la máquina haya entrado al patio. Imborrable será para mí la sorpresa que una mañana experimenté al ser llamado urgentemente por el jefe, como a las cinco. Mi padre y yo corrimos a caballo temerosos de que algo le hubiera sucedido. Un tren descarrilado en *Trancas* había detenido todo el movimiento. El jefe, que no me perdía de vista como telegrafista, me hizo llamar para que desempeñara el servicio que se había acumulado terriblemente. Mientras él llevaba mensajes y acomodaba el papel carbón en los bloques de órdenes “31”, yo me las entendía con el “DS”. Sólo al caer la noche quedó libre la

vía. Y yo, el "chicharo" como cariñosamente me decían los amigos, pasé poco después, meritoriamente, mi examen de telegrafista. ¡Tenía entonces once años!²⁰

El personaje de *El niño llorón* es un cumplido trabajador del servicio de Express:

Juanito salía hoy, regresaba dos días después —en muchas ocasiones sin haber dormido— y casi sin descansar volvía a su puesto de cuidador de paquetes. Así se ganaba la vida para él y su madre a quien tanto quería.²¹

Para que las máquinas pudieran continuar su labor, el fogonero de *Locomotora y mujer*, se ve obligado a recurrir a la improvisación:

El fogonero hacía esfuerzos por subir tu calor abriendo el soplador hasta lo último, al mismo tiempo que echaba pestes porque le había tocado salir con semejante "charchina". En ocasiones se hizo necesario meterse al cambio, donde maquinistas y fogoneros recurrían a remedios caseros para salvarte: desmenuzaban con agua boñiga de jumento, para calmar en parte la hemorragia.²²

Y *Pancho*, el garrotero, se esmera en realizar con optimismo su faena:

La monotonía de las funciones en el patio de aquella estación era interrumpida por la figura singular de Francisco que, ya apretando frenos, ya corriendo por el lomo de los carros, ya descendiendo de los mismos, ya cortándolos o enganchándolos, o ya abriendo cambios o ya haciendo señales al maquinista que manejaba la "chancla" —máquina de patio— ponía en todo ello la simpatía de su juventud. Por el gusto de verle, cualquiera se habría sustraído de su actividad, pues vale la pena mirar a un hombre que hacía su trabajo con gusto y con el alma.²³

La descripción del trabajo que se plantea en

los cuentos es similar a la que narran los testimonios publicados por la misma revista. Por ejemplo, Arturo Ramírez Campo, telegrafista, se refiere así a sus primeros años:

Todo el tiempo que me dejaba libre mi ocupación, lo dedicaba yo a llenar mis pendientes. La mayor parte de las veces trabajaba con los ojos casi cerrados por el sueño. De tanto escribir se me cerraban los ojos. Por más que me apuraba, casi siempre salía de la oficina telegráfica entre las nueve y las diez de la mañana. El agente se hacía el disimulado, parecía no importarle mi presencia a tales horas, ni se me tomaba en cuenta para las horas extra.

A pesar de mi voluntad, este estado de cosas no duró demasiado tiempo. Una noche ocurrió un descarrilamiento en un tren de tercera clase en la estación de Crespo. Las órdenes y los mensajes abundaron y yo no pude darme abasto, por lo que posteriormente fui cambiado de estación.²⁴

Cuentos y testimonios coinciden además con las estadísticas de la época: largas jornadas de trabajo, abandono del material rodante, accidentes, remiendos y creatividad laboral. En 1939, de 908 locomotoras se dieron de baja 112, y a las 118 que les urgían reparaciones, no se les hicieron por falta de dinero. El 46.5% de las locomotoras se habían construido entre 1901 y 1910; sólo el 6.3% era de los últimos 20 años, a pesar de que la vida máxima de la locomotora de vapor es de 25 años. Si los trenes funcionan se debe, en gran parte, al esfuerzo obrero. Las referencias al alcoholismo y los accidentes coinciden también con cifras dramáticamente reales: la cirrosis es la principal causa de mortandad, a la que siguen los percances en el trabajo.²⁵

La evolución del conflicto armado de 1910 aparece por primera vez en el cuento *Víctimas de su pasado*, de 1935, al que ya hemos hecho referencia. Se vuelve a tratar en *La mejor mula se me está cansando*, de Leonardo Guevara (premiado, 1939), en *El Embarque Misterioso*, de Leyna Osorg (premiado, 1939), y en *La 682*, de Carlos Rodríguez (también premiado).

Guevara cuenta la historia de Don Aurelio, un viejo trenista que se ve obligado a abandonar a su mujer y a su madre para formar parte de los Ferrocarriles Constitucionalistas:

El jefe, Angel Camino, ocupaba el puesto sólo por uno de tantos azares del movimiento armado. Caso insólito de "derechos de rifle", que decían los viejos rieleros. Cuando la partida se avecinaba, Camino sondeó el sentir de sus ayudantes repetidas veces. Insinuaba que el general Villa iba a salir de nuevo a campaña para batir a los traidores carranclanes, y por eso requería de la ayuda de buenos elementos, entre los que estaba el prominente Don Aurelio que tuvo que abandonar no sólo a su mujer, también a su anciana madre.²⁶

José I. Manzano, en *El Embarque Misterioso*, en medio de la guerra, recurre a la lotería como única esperanza de estirar el sueldo:

En la época a la que nos referimos eran comunes las continuas escaramuzas de los bandos beligerantes, el hambre, los tiroteos, los robos, cateos, y la miseria. Y como el sueldo que tenía asignado Manzano, bodeguero de Buenavista, era poco y las necesidades de su hogar crecían, el pobre hombre no hacía otra cosa que jugar a la lotería.²⁷

En *La 682*, un viejo evoca a su locomotora que tiene que sacrificar por órdenes de un general:

Por un momento no comprendí y quedé como paralizado. Pero me bajaron de la caseta a empellones. Primero protesté ahogado por la indignación; después quise suplicar, interceder por mi querida máquina a quien se pagaba así sus favores a la revolución. En medio de mi estupor y cólera vi que se cumplía la para mí cruel orden: la 682, "máquina loca", arranca noblemente en su último viaje fatal. Entonces fue cuando, temblando de ira, me lancé en una arremetida feroz contra el general y su grupo. Oí un disparo y un dolor en el hombro me indicó que estaba yo herido.²⁸

La revolución mexicana aparece como un período de anarquía, hambre, crueldad, dificultades laborales, en el que los hombres del riel se ven obligados a abandonar su hogar. Los ferrocarrileros no se describen a sí mismos como revolucionarios. Hablan de su participación en la lucha armada para subrayar el sacrificio del obrero por su gremio. Son heroicos en la medida en que *soporan la revolución y sobreviven a la misma*, y no por participar conscientemente en ella. Anhelan los días de paz al lado de la mujer querida, cuando en el trabajo se respetaban los derechos de escalafón.

En los relatos, las pesadas condiciones laborales, los accidentes, el alcoholismo y la revolución son descritos como las causas que impiden a los obreros realizarse en el matrimonio, el noviazgo, y cumplir con sus obligaciones de padres o hijos. Algo más: la imposibilidad del amor no se resuelve con queridas o mujeres del oficio. La solución se encuentra en el trabajo mismo: la locomotora se convierte en el ser deseado, la mujer de todos y de ninguno, la niña de sus ojos. Es el amor posible.

El afecto de los rieleros por las máquinas —sobre todo de maquinistas y talleristas— se narra en *Enedina, La 682, y Locomotora y mujer*. Comenta el protagonista de *La 682*:

Yo no tenía familia y ninguna mujer me había impresionado lo suficiente como para pensar en ella por mucho tiempo. Toda mi sed de cariño, toda mi necesidad de afecto, la concentraba en la N. de M. 682, en "mi máquina", como la llamaba. En los largos caminos, en plena montaña, donde acechaba la dinamita y la carcajada bélica de las ametralladoras, la 682 y nosotros siempre cumplíamos llevando los refuerzos para las batallas: transportábamos ilesa la artillería, llevábamos las medicinas que habían de salvar a los combatientes. Pero en esas jornadas sólo yo comprendía a la 682. Su escape de vapor decía muchas cosas que sólo yo entendía. Me hablaba de su cansancio en las largas subidas de trenes más pesados a su

capacidad; me narraba su apremio y esfuerzo ante el constante peligro. También, a veces, de su alegría, cuando en las mañanas optimistas de sol, el viento fresco peinaba la cabellera de humo de su chimenea.²⁹

Después de que la 682 es condenada como "máquina loca", el rielero va a buscarla:

El sol ya estaba alto cuando yo, terriblemente cansado y triste, contemplé los restos de la 682. Al ver aquellos hierros retorcidos y humeantes de mi querida máquina no pude contenerme. Por mis mejillas llenas de sudor y de aceite resbaló el llanto. Creo que mis lágrimas fueron la única ofrenda que recibió la 682.³⁰

Mucho más dramático que el cuento anterior es el relato *Locomotoras y mujer* (1939, premiado). Se trata de un melodrama, con escenas de celos y todo lo de rigor, en el que se equipara la vida y deterioro de una locomotora, con el envejecimiento de una mujer. El autor describe los remiendos que utilizan los obreros para "sacar adelante" a las locomotoras condenadas a ser de todos, como prostitutas, o a ir a la chatarra. Por su calidad decidimos incluirlo completo:

Sí. . . ahí te vi, en la casa redonda, pero no adentro. No, ya no mereces ese honor. Eres actualmente una pobre vieja destartada. Tu caseta está hecha de remiendos mal pegados. Chueca y rota semejas una mujer tirada al vicio. Tus ruedas —antes tan pulidas— hoy semejan piernas sin carne. Tu chimenea —antes plateada y con su corona—, sí, aquella de la que salía humo negro para formarte una hermosa y negra trenza, es hoy una lámina vieja. Tu defensa sin varillas parece la mueca de una calavera sin dientes. Y tu caldera —antes tu orgullo por su redondez—, hoy es sólo un cuerpo flaco y sin costillas. Ya no existe en tu tender más que una vieja lámina lastimada por tu tropezón final. Hoy, viéndote de noche a la luz de una lámpara sorda, pareces una harpía de los infiernos. Y ahora te diré como dijo el Monje

Loco: ¡Ja, ja, ja!, ¡Nadie sabe, nadie supo lo que pasó entre nosotros!

Llegó de una de las mejores fábricas de los Estados Unidos, en compañía de otras, como remesa de mujeres destinadas al ludibrio de muchos fogosos. Venía con sus ropajes nuevos, de negra y brillante seda, adornada con cuentas de oro blancas y doradas.

La bañaron en el taller y le dieron los últimos retoques antes de rifarla entre los maquinistas que ansiaban salir con ella al camino y lucir su gallardía. Jóvenes y viejos se la disputaron. Le tocó en suerte a un joven maquinista con mayores "derechos" que sus contrincantes. Se propuso hacer de ella un ejemplo de educación y obediencia. Antes de partir, el maquinista, lleno de gozo, se proveyó de todo lo necesario para los afeites de su máquina. La máquina lo miraba con ojos de mujer coqueta, le agradecía así a su primer amo sus cuidados. El era su primer amante. ¡Y salió! ¡Salió al camino cual ligera venadita sin dar un solo tropezón! El estaba orgulloso de poseerla. A la hora de partir se caló los guantes y con fina estopa la acarició, como si temiera dañar su blanda y tersa piel. Imprimió la velocidad poco a poco. ¡Qué alegría!, por fin, después de muchos años de estudio y de práctica, se premiaba su competencia con un modelo nuevo. El haría de ella su gran y único amor. ¡Qué manera de andar!, ¡Qué movimiento tan suave!, ¡Parecía inmóvil a pesar de los kilómetros que recorría!

Ya en el camino el maquinista le dijo que no se separaría de ella jamás. —Tú con tu obediencia, le comentó, y yo con mis cuidados y talento, le daremos a los ferrocarriles el 100% de tu costo. Y al aumentar la velocidad agregó: —Y si el hado final nos es adverso, juntos caeremos abrazados para no levantarnos nunca.

Yo era entonces conductor y te veía con ojos de envidia. ¡Quería acariciar tu seno! Cuando a escondidas lo intenté, recibí como un escupitajo el agua caliente que arro-

jabas por el escape del inyector. Al intentar acariciarte, demostrarte mi cariño, recibí una quemadura. Eras altiva y no permitías que manos profanas palparan tu redondez.

Pero pasó el tiempo que es cruel y empezó a hacerse cargo de ti. Tu amante, insaciable, te sacrificaba con crueldad: a mayor sacrificio tuyo mayores ganancias para él y para el patrón. Poco a poco empezaste a fallar, a enfermarte. Tus fluses se desgastaron y tus muñones se calentaban. Eso disgustaba a tu amante que al llegar de cada viaje explicaba a los expertos tus dolencias para que pusieran el remedio. Un buen día se te rompió un "collar" y tu señor, experimentado maquinista, te obligó a caminar en un solo lado, con lo que aumentó tu desgaste.

Entonces empezó tu cadencia. Tu amante escogió a otra locomotora del grupo. Para no verte más se cambió de distrito. Y yo, con la mano quemada que me recordaba tu traición, decidía irme también, dejarte caer. La suerte estaba echada.

Supe después que habías salido con bien de tu primera enfermedad. Pero tu segundo amante ya no fue como el primero, te trataba con brusquedad. No tenía el mismo cariño para ti. Con trabajo su ayudante pasaba una estopa por su cuerpo. Así ibas de mano en mano como mujer que rueda al abismo. Hoy con uno de "regla", mañana con un "extra". Tu sonido, antes alegre, se volvió ronco y débil. Tus tropiezos eran frecuentes. Tu caldera estaba hecha un cedazo. Corría por ella agua viscosa, en estado de descomposición. El fogonero hacía esfuerzos por "abrir el soplador" hasta lo último. En ocasiones se hizo necesario meterte al "cambio", donde maquinistas y fogoneros recurrían a remedios caseros: mezclaban con el agua "boñiga de jumento", para calmar en parte la hemorragia.

Por fin un día te remolcaron en estado cataléptico. Tu hemorragia había sido tal que estabas agotada. Te llevaron al taller en donde mecánicos y paileros se dedicaron a

saturar tus carcomidas entrañas y volviste de nuevo a la vida, sí.

Pero ya no estabas en condiciones de lucir en el camino. Ahora te condenaron al patio. ¡Ingrata labor!, como mujer de segunda te hacían bailar y bailar. ¡Bailabas día y noche! Ahora, en lugar de uno, tenías tres amantes, que no cesaban de darte fuertes empujones y duros golpes. Tú soportabas todo con resignación, como mujer candorosa que acepta sacrificarse al máximo para dar de comer a su amante.

El tiempo pasó. Te había dejado de ver pero recordaba tu figura, tus gestos. Ya casi estabas borrada de mi memoria por lo que me atreví a regresar de mi voluntario exilio. Y te encontré de nuevo. Había llovido. El lodo abundaba. Te vi. Eras tú. Los peones, ayudados por una compañera tuya, a gritos trataban de animarte. Dabas unos cuantos pasos y volvías a caer. Inútil empeño. Aquellos hombres no te podían enderezar a pesar de sus esfuerzos. No quise ver más. Me retiré con el corazón oprimido. Cambié la dirección de mi lámpara. Y yo, que algún día te amé con locura, me atreví a darte la espalda. Vamos, no llores, nadie sabe lo que pasó entre nosotros.³¹

Cuento de amor y locura, *Locomotora y mujer*, es ante todo testimonio de la apropiación tecnológica. Lo anterior, si se quiere analizar así, tiene que ver también con la organización y la distribución del trabajo. En 1939 existen en los Ferrocarriles Nacionales 116 tipos distintos de locomotoras, siendo necesarios sólo 53 tipos con una fuerza tractiva homogénea. La reparación y funcionamiento de las mismas depende fundamentalmente de maquinistas y maestros mecánicos altamente capacitados, los cuales se encargan de transmitir sus conocimientos. Es necesario algo más que conocimientos técnicos para desentrañar, reparar, desmantelar, reconstruir y manejar *cada una* de las locomotoras, con características propias.

La labor de dichos obreros es de verdaderos artesanos y de verdaderos solitarios. Por eso no

resulta extraño su amor por las máquinas, que inmortalizará Elena Poniatowska en su cuento *La Prieta*, en los años setenta.

Mientras en la prensa se tacha a los Ferrocarriles Nacionales de inútiles, mal manejados e inservibles, se culpa a la Administración Obrera del mal servicio y se le tacha de roja y corrupta, y a sus obreros de indisciplinados y flojos, ellos se describen a sí mismos como cumplidos, abnegados, rectos y víctimas de su trabajo. Y desde luego: enamorados. Cómo saber si los cuentos corresponden a la vida cotidiana del rielero. En realidad no hay forma. Si son cuentos son ficción y no podemos exigirles precisiones históricas.

Lo peculiar es que en ellos la preocupación central no tiene que ver con los embates del momento. Los hombres del riel, afamados por su suerte en amores (siempre habrá una dama esperándolos en la estación), se esmeran en demostrar que no son felices. Los cuentos aparecen así como un espacio para hablar sobre las mujeres, los desencantos, las desilusiones, el esfuerzo en el trabajo, los deseos de ascenso. Son testimonio de la subjetividad colectiva. La imaginación denuncia lo que no se puede corroborar con estadísticas, ni decir en asambleas, ni incluir en pliegos petitorios: el derecho de querer y ser querido, sin que el silbido del tren rompa el idilio.

Notas

1 Fernando Alzati, *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Editorial Botas, 1946.

2 *Ferronales*, septiembre de 1934.

3 *Ferronales*, mayo de 1935.

4 Carlos Monsiváis, *Historia General de México*, México, El Colegio de México, vol. 4.

5 Luis González, *Los días del Presidente Cárdenas*, México, El Colegio de México, 1976.

6 Carlos Monsiváis, *op. cit.*

7 Luis González, *op. cit.*

8 Revisar revista, *Ferronales*, 1938-40.

9 *Ibidem.*

10 *Ferronales*, marzo de 1935.

11 *Ibidem.*

12 *Ferronales*, enero de 1937.

13 *Ferronales*, mayo de 1937.

14 *Ferronales*, marzo de 1939.

15 *Ferronales*, marzo de 1935.

16 *Ferronales*, septiembre de 1935.

17 *Ferronales*, mayo de 1937.

18 *Ferronales*, mayo de 1935.

19 *Ferronales*, enero de 1937.

20 *Ferronales*, marzo de 1939.

21 *Ferronales*, mayo de 1935.

22 *Ferronales*, marzo de 1935.

23 *Ferronales*, febrero de 1935.

24 *Ibidem.*

25 Emma Yanes, *Historia social de la tecnología: el caso de los Ferrocarriles Nacionales de México*, Tesis, UNAM.

26 *Ferronales*, julio de 1939.

27 *Ibidem.*

28 *Ferronales*, diciembre de 1939.

29 *Ibidem.*

30 *Ibidem.*

31 *Ferronales*, septiembre de 1939.

