

Instituto

Mora

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES

DR. JOSÉ MARÍA LUIS MORA

Trabajar, organizarse y vivir: la experiencia de los trabajadores ferroviarios de la ciudad de México (1920-1955)

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTOR EN HISTORIA MODERNA Y CONTEMPORÁNEA

P R E S E N T A:

LUIS CÉSAR CRUZ ÁLVAREZ

Director (a): Dra. Ana María Serna Rodríguez

Ciudad de México

Julio 2025

*Esta investigación fue realizada gracias al apoyo de la Secretaría de
Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación*



A mis padres, quienes me han dado todo,
más allá de lo imaginable.
Su vida ha inspirado mi interés por indagar en los
senderos de la historia de la clase obrera.

«Así, pues, lo que a continuación consigno no es lo que realmente sucedió, sino lo que parece verosímil que sucediera; no ofrezco hechos probados, sino conjeturas razonables»

Javier Cercas, *Soldados de Salamina*



Agradecimientos

En los primeros párrafos de su ensayo “La poética de la Historia desde abajo”, Marcus Rediker rememora la influencia que tuvo Fred Robertson, su difunto abuelo, en su forma de narrar y concebir la historia, una manera particular de reavivar en el presente aquellas experiencias de las y los trabajadores del pasado. Ahora, guardando las debidas proporciones, al concluir la presente investigación, observo en retrospectiva el cariño, la comprensión y el apoyo de todas y todos quienes me han acompañado a lo largo ya de muchos años, dejando en mí una huella profunda. Sirvan las siguientes líneas como un sincero reconocimiento.

En primer lugar, quiero agradecer a mi familia. A Cirila, mi madre, por siempre estar, por ser tan fuerte y por siempre cuidarme. A Pedro, mi padre, porque eres un ejemplo del trabajo constante y de ser fuerte ante las adversidades. Su cariño y apoyo me han motivado siempre. Las palabras no alcanzarían para devolverles un mínimo de todo lo que me han dado.

Quiero agradecer al Instituto Mora, donde pasé gratos momentos. Gracias a todas y todos sus trabajadores, al personal administrativo y de la biblioteca, quienes en todo momento fueron amables e hicieron más llevadero el proceso de investigación. Así mismo, gracias a todos los investigadores e investigadoras, quienes con su labor docente y compromiso académico contribuyeron en mi formación como historiador. Un especial reconocimiento al Dr. Luis Jáuregui, su curso y seminario sobre la historia de Europa en el siglo XIX me llevó a cuestionarme desde otras latitudes y temporalidades la trascendencia del ferrocarril y sus trabajadores en la vida social y cultural. Además, fue siempre un espacio afable de encuentro. Por otra parte, agradecer al Dr. Gerardo Gurza, coordinador del programa de Doctorado en Historia Moderna y Contemporánea, por haber estado en todo momento atento y receptivo a nuestro desempeño e iniciativas. Sin su apoyo actividades como el coloquio *Centenario del natalicio de E. P. Thompson: miradas contemporáneas a su obra* y el *Seminario de Historia Social. Una mirada desde abajo*, no habrían sido posibles.

Mi reconocimiento a mi directora de tesis. Sin la guía y la comprensión de la Dra. Ana María Serna esta investigación habría tardado más en encontrar su cauce. Agradezco su lectura siempre atenta y reflexiva, muchas de sus preguntas y comentarios



ayudaron a que esta tesis adquiriera una mayor profundidad analítica. Gracias por las horas de conversación que, sin duda, abrieron mi perspectiva dentro de la historia social. También, agradezco sinceramente a la Dra. María Eugenia Chaoul, quien no sólo fue lectora de esta tesis, sino que desde el inicio del doctorado conoció y estuvo interesada en el tema propuesto y me ayudó a ir fraguando partes importantes de la investigación. Además, fue pieza clave para que el *Seminario de Historia Social. Una mirada desde abajo* comenzara y encontrara su camino entre los distintos intereses de las y los participantes. Asimismo, agradezco al Dr. Mario Barbosa, quien con su lectura y observaciones sobre la historia de la ciudad y sus trabajadores enriquecieron esta investigación. También, agradezco haberme dado la oportunidad de colaborar en *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, experiencia que me ha hecho incursionar en uno de mis principales intereses: el mundo editorial, ha sido, sin duda, una experiencia enriquecedora.

Este proceso no habría estado completo sin aquellas amistades entrañables, las cuales estuvieron presentes tanto en los momentos complejos como en los momentos de alegría. Agradezco a mis camaradas: David, Fernando y Alexis, en quienes encuentro siempre un espacio de comprensión y de risas infinitas. A mis entrañables: Úrsula, Violeta, Daniela, Elí, Rodrigo e Ite, a lo largo de estos últimos años se han convertido en grandes amigos. También, un agradecimiento a quienes han estado ya por muchos años y me siento afortunado de que sigan a mi lado: Rosalía, Nayely, Martín, Juan, Estefany, Mario y Paola. Sin saberlo, fueron mis pilares para que la vida no se viniera abajo en la última etapa de esta investigación. Gracias, amigas y amigos.

Por último, considero necesario reconocer el papel de la educación pública, la cual es sostenida con las contribuciones de millones de trabajadoras y trabajadores de este país, quienes, a veces desde el anonimato, han cambiado la vida de muchos de nosotros. Gracias.



Índice

INTRODUCCIÓN	- 1 -
PRIMERA PARTE: ¿CÓMO TRABAJAN LOS FERROCARRILEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO?.....	- 23 -
CAPÍTULO I EL FERROCARRIL Y LA CIUDAD DE MÉXICO A INICIOS DE LOS AÑOS VEINTE	- 24 -
1.1 El ferrocarril y la expansión urbana de la ciudad de México.....	- 27 -
1.2 Los espacios ferroviarios de la ciudad de México: ubicación y funciones en una urbe en transformación.....	- 35 -
1.3 El cierre de los primeros espacios ferroviarios: Estación Colonia	- 48 -
Consideraciones finales.....	- 56 -
CAPÍTULO II EL MUNDO DEL TRABAJO FERROVIARIO: ORGANIZACIÓN, CULTURA Y TRANSFORMACIONES (1920-1944)	- 59 -
2.1 El mundo del trabajo ferroviario	- 65 -
2.2 Estructura laboral de los Departamentos de fuerza Motriz y Maquinaria, Transportes y Vía	- 69 -
2.2.1 Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria	- 77 -
2.2.2 Departamento de Transportes	- 88 -
2.2.3 Departamento de Vía.....	- 97 -
Consideraciones finales.....	- 103 -
SEGUNDA PARTE: ¿CÓMO SE ORGANIZAN LOS FERROCARRILEROS?	- 108 -
CAPÍTULO III “LA ORGANIZACIÓN MÁS FUERTE DE NUESTRO PAÍS”: AGRUPACIONES, POBREZA Y CONFLICTOS INTERGREMIALES DURANTE LA DÉCADA DE 1920.....	- 109 -
3.1 Primeras organizaciones gremiales de los ferrocarrileros mexicanos	- 112 -
3.2 El primer conflicto del general Obregón. la huelga ferrocarrilera de 1921: reconocimiento y conflictos intergremiales	- 117 -
3.3 Consecuencias de la huelga de 1921	- 131 -
3.4 Epílogo de una década: La huelga de 1926-1927	- 145 -
Consideraciones finales.....	- 157 -



CAPÍTULO IV “NO, SEÑOR GENERAL CÁRDENAS; NO ES NUESTRO SINDICATO EL QUE DEBE ADMINISTRAR LOS FERROCARRILES”: NACIONALIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN OBRERA DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO (1937-1938)	- 160 -
4.1 Un paso adelante: la fundación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana	- 162 -
4.2 Una historia de muchos actos: primero la nacionalización de Ferrocarriles Nacionales de México.....	- 164 -
4.2.1 El pago del séptimo día: el inicio de la nacionalización.....	- 167 -
4.2.2 Último acto: la nacionalización de FNM. proyectos y problemas de una administración obrera.....	- 171 -
4.3 Transición hacia la Administración Obrera: el Departamento Autónomo de Ferrocarriles ...	- 181 -
4.4 El proceder de la Administración Obrera.....	- 189 -
4.5 El compromiso de los ferrocarrileros con la Administración Obrera: propuestas y proyectos.....	- 196 -
4.6 Entre la indisciplina y el deber: ocaso de la Administración Obrera	- 202 -
TERCERA PARTE: ¿CÓMO VIVEN LOS FERROCARRILEROS EN LA CIUDAD DE MÉXICO?.....	- 220 -
CAPÍTULO V LOS RUMBOS FERROVIARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO: LUGARES DE TRABAJO, BAJOS FONDOS Y VIVIENDA.....	- 221 -
5.1 Espacios de trabajo, colonias y vecinos.....	- 226 -
5.2 Espacios ferroviarios y bajos fondos.....	- 237 -
5.3 “Por la unión de los colonos ferrocarrileros”: fundación de la colonia Felipe Pescador -	253
-	
Consideraciones finales.....	- 269 -
CONCLUSIONES	- 272 -
BIBLIOGRAFÍA	- 278 -



ÍNDICE DE GRÁFICAS

Grafica I: Millones de toneladas por kilómetro (1921-1934).....	- 45 -
Gráfica II: Distribución de toneladas de mercancías correspondientes a las bodegas de las terminales de Ferrocarriles de la ciudad de México (1936).....	- 45 -
Gráfica III: Antigüedad de maquinistas y fogoneros de camino en servicio – División México-Querétaro (1922)	- 135 -
Gráfica IV: Antigüedad de maquinistas y fogoneros de patio en servicio - División México-Querétaro (1922)	- 135 -

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla I: Estaciones Ferroviarias más importantes en la Ciudad de México para la década de 1920.....	- 48 -
Tabla II: Divisiones del sistema ferroviario nacional (1916).....	- 75 -
Tabla III: Escalafón del Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria	- 80 -
Tabla IV: Escalafón de obreros del Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria (Únicamente en Talleres Mecánicos)	- 81 -
Tabla V: Escalafón del Departamento de Equipo	- 84 -
Tabla VI: Escalafón del Departamento de Transportes.....	- 89 -
Tabla VII: escalafón del Departamento de vía	- 99 -
Tabla VIII. Accidentes ocurridos en las diferentes líneas administradas por Ferrocarriles Nacionales (1938)	- 205 -
Tabla IX: Tipos de accidente y responsabilidad de los Departamentos.....	- 211 -

ÍNDICE DE ESQUEMAS

Esquema I: Ascensos en el Departamento de Transportes	- 90 -
---	--------

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen I: Vista de la fachada de Estación del Ferrocarril Mexicano	- 40 -
Imagen II: Vista de la estación Colonia	- 40 -
Imagen III Estación del Ferrocarril de San Lázaro ubicada en la calle del Rosario.....	- 41 -
Imagen IV: “Ferromales”	- 203 -
Imagen V: “Sentenciado”	- 216 -
Imagen VI: Salida del Patio de Buenavista	- 234 -
Imagen VII: Caseta enclavamiento en Nonoalco	- 235 -
Imagen VIII: Puestos ambulantes en las puertas de la Estación de Buenavista	- 245 -

ÍNDICE DE MAPAS Y PLANOS

Mapa I: Vías del ferrocarril de entrada y salida de la Ciudad de México (1909-Fragmento).....	- 38 -
Plano I: Proyecto de Vías para el patio de la Estación Unión en Buenavista	- 41 -
Plano II: Esbozo general de zonificación de la Ciudad (1937)	- 46 -
Plano III: Proyecto de Nueva Terminal México “Peñón-5” en la ciudad de México	- 55 -



SIGLAS

Administración Obrera (**AO**)

Confederación General de Trabajadores (**CGT**)

Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana (**CSFRM**)

Confederación de Trabajadores de México (**CTM**)

Confederación de Transportes y Comunicaciones (**CTC**)

Departamento Autónomo de Ferrocarriles Nacionales de México (**DAFNM**)

Departamento Autónomo del Trabajo (**DAT**)

Departamento del Distrito Federal (**DDF**)

Dirección Federal de Seguridad (**DFS**)

Ferrocarriles Nacionales de México (**FNM**)

Partido Revolucionario Institucional (**PRI**)

Secretaría de Comunicación y Obras Públicas (**SCOP**)

Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (**STFRM**)

Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros (**UCMGF**)

Unión Mexicana de Mecánicos (**UMM**)

INTRODUCCIÓN

La locomotora lanzando al viento sus penachos de humo a través de países y continentes, los terraplenes y túneles, los puentes y las estaciones, formaban un colosal conjunto, al lado del cual las pirámides, los acueductos romanos e incluso la Gran Muralla China resultaban pálidos y provincianos. El ferrocarril constituía el gran triunfo del hombre por medio de la técnica.

Hobsbawm, Eric, *La era de la revolución*, 2018, p. 52.

La presente investigación estudia las experiencias de los trabajadores dedicados a la construcción, operación, mantenimiento y reparación de los ferrocarriles entre 1920 y 1955. Durante el periodo, el Estado mexicano promovió un proyecto de modernización que involucró transformaciones económicas y materiales profundas —la urbanización de la ciudad fue la más palpable—, así como culturales y sociales que afectaron los modos de vida de la gente. La actitud de los ferrocarrileros no fue pasiva ante los cambios, buscaron y construyeron estrategias de negociación y resistencia en sus centros de trabajo y en sus prácticas individuales. La diversidad de experiencias de este grupo de trabajadores demuestra que las consecuencias de este fenómeno no fueron homogéneas. Representó un proceso complejo, aunque pudieron obtener ciertos beneficios, mediante la expansión de la política social, muchos quedaron relegados de otros que la misma modernidad ofrecía, tales como programas de vivienda o mejores condiciones de vida. Así, analizó el papel activo de los ferrocarrileros, cuyas prácticas, en ocasiones, fueron llevadas a cabo al margen de sus organizaciones políticas.

La modernidad es un fenómeno complejo y plagado de contradicciones; no sólo implica la innovación y el desarrollo material, también entraña la desintegración de formas de vida, en muchas ocasiones de manera la violencia.¹ Entre 1920 y 1950, México atravesó un proceso de modernización caracterizado por el cambio de modelo de desarrollo económico, el inicio y consolidación de la industrialización y la sustitución de

¹ Berman, *Todo lo sólido se desvanece*, 2010. Berman concibe la modernidad como un proceso dialéctico entre modernización y modernismo. Es decir, entre los cambios económicos, políticos y sociales, así como sus consecuencias materiales, y las formas de comprender y expresar el ser moderno.



importaciones, así como la construcción del aparato institucional del nuevo régimen político, cuya característica principal fue organizar a los diferentes grupos sociales mediante un sistema corporativo y clientelar. Este garantizó el control de las “fuerzas vivas de la revolución” y mantuvo la paz social, considerada necesaria para apuntalar el proyecto modernizador.² Una de las consecuencias de dicho proceso fue la constitución del Estado como agente del desarrollo y mediador entre los intereses de grupos sociales diferenciados.

Dichos procesos trastocaron las estructuras económicas, políticas, sociales y culturales del país. Esta investigación analiza cómo los trabajadores ferrocarrileros, asentados en la ciudad de México, afrontaron las transformaciones relacionadas con el mundo del trabajo, la ciudad y sus formas de organización política, entre 1920 y 1955.

Procesos como el estancamiento salarial, el aumento de los precios de productos básicos, las reorganizaciones laborales dentro de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), el crecimiento demográfico —tanto por el aumento de la natalidad como por la migración hacia la ciudad—, la consecuente expansión y urbanización de la ciudad, así como la pérdida de autonomía sindical y la represión gubernamental son parte del mosaico de fenómenos que repercutieron en las experiencias de este grupo de trabajadores.

A partir de lo planteado, propongo complejizar la forma de comprender los años entre 1920-1955; los cuales, en muchos sentidos, fueron un periodo bisagra entre la construcción del orden social posrevolucionario y su consolidación. Cada vez es más común encontrar investigaciones interesadas en el estudio de las transformaciones derivadas del proceso de modernización, cuyo desarrollo condicionó las experiencias de los sujetos, quienes estaban cambiando junto con el mundo que conocían, desde su centro de trabajo hasta la ciudad en la que vivían. En el caso de los trabajadores ferrocarrileros dicho proceso tuvo repercusiones económicas, pero también sociales y políticas, las cuales busco explicar y comprender.

A pesar de concebirse como un proyecto integrador, la modernización no fue homogénea. Por el contrario, generó contradicciones reflejadas en la desigualdad social o en la polarización espacial en la urbe, por sólo mencionar un par de ejemplos; ante esto

² Loaeza, “Modernización autoritaria a la sombra”, 2017.



los diferentes grupos sociales resistieron, negociaron o se integraron al proyecto modernizador, dependiendo de sus recursos, posibilidades e intereses. Por consiguiente, la ciudad de México es un espacio privilegiado para estudiar la modernización y sus márgenes en la mitad del siglo xx.

En el caso de los trabajadores ferroviarios, la división del trabajo fue organizada en un complejo sistema de jerarquías mediante un conjunto de departamentos. Los trabajadores de los cuales se ocupa esta investigación se organizaron en dos grupos. El primero, los dedicados a la construcción y reparación de vías, puentes y edificios, mejor conocidos como peones de vía, quienes en su mayoría eran contratados de forma temporal. El segundo grupo estuvo compuesto por los trabajadores regulares o de planta, concentrados en estaciones, talleres y trenes, encargados de la operación, mantenimiento y reparación de maquinaria, equipo rodante y otra infraestructura.³ A pesar de la diversidad de empleos, algunos incluso enclavados en una lógica artesanal, quienes se han ocupado de investigar a este grupo de trabajadores han englobado a todos bajo el término de “ferrocarrileros”, sin atender a las jerarquías, las cuales no sólo eran determinadas por el escalafón gremial de la empresa y el correspondiente salario, sino también por otros rasgos como la antigüedad o el reconocimiento entre sus pares y subordinados.⁴ Estos son indicios para pensar la diversidad de experiencias no sólo laborales sino comunitarias al interior del gremio de ferrocarrileros.

Las coyunturas que enfrentaron los ferrocarrileros quedaron circunscritas al proceso de reorganización y modernización de la ciudad de México. En gran medida, motivado por el crecimiento urbano de inicios del siglo xx y también por el incremento demográfico —tanto natural como derivado por la migración del campo a la ciudad. Muestra de lo anterior es que, para 1940, el número de habitantes ascendía a 1 448 422 —de los cuales 34 314 personas laboraban en comunicaciones y transportes.⁵ Las necesidades

³ En las estaciones, talleres y trenes convergían empleados administrativos y trabajadores manuales como mecánicos, albañiles, pintores, cobreros, hojalateros, moldeadores, fundidores, herreros, caldereros, carpinteros, conductores de patio y de camino, maquinistas, llamadores, fogoneros, veladores de máquinas, mayordomos, garroteros y jefes de patio. Véase Ebergenyi, “Primera aproximación del sindicalismo”, 1982; Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles*, 2010.

⁴ Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles*, 2010.

⁵ *Estados Unidos Mexicanos 6º Censo de Población 1940*. En este caso, el número de personas que laboran en comunicaciones y transportes no se especifica la rama a la que pertenecían. Por otro lado, de acuerdo con la división administrativa de 1941, el Distrito Federal estaba compuesto por la ciudad de México —integrada a su vez por XII cuarteles mayores— y 12 delegaciones. En cuanto a población, el Distrito

derivadas del crecimiento demográfico, tales como vivienda, agua potable, desagüe, electricidad en los hogares y alumbrado público, educación, entre otros, provocaron mayores demandas y presiones sociales, lo que sugiere que la población y sus necesidades materiales pasaron a ser un problema político y administrativo para el gobierno local y federal.⁶

En el caso de los ferrocarrileros, la modernización de la ciudad trastocó sus vínculos con el espacio urbano.⁷ El proceso de urbanización generó una marcada diferenciación social: mientras que el poniente y sur de la ciudad era ocupado por nuevos fraccionamientos para la clase media y alta, las demarcaciones centrales fueron abarrotadas por numerosas familias de trabajadores y migrantes de otros estados, quienes habitaron en viviendas en condiciones precarias u optaron por la invasión de terrenos, provocando un crecimiento urbano desordenado y deficiente en cuanto a infraestructura.⁸ Esto añadió otras presiones y problemáticas a la experiencia de los trabajadores ferrocarrileros y a los habitantes de la ciudad en general. Desde finales de la década de 1940, con la inauguración del Centro Urbano Presidente Alemán, se planearon y edificaron proyectos de vivienda colectiva; no obstante, estos fueron pensados para cubrir las necesidades de las clases medias.⁹

A pesar de que el sector ferrocarrilero había ocupado un lugar destacado durante la revolución mexicana y dentro del movimiento obrero en los años veinte, a finales de los años treinta, los líderes sindicales denunciaron la precariedad del sector ferroviario en relación con otros trabajadores industriales, “señalaron que los ferrocarrileros habían perdido su *liderazgo* dentro de la clase obrera, pues ya no podían ser considerados como los trabajadores calificados mejor remunerados, ya que petroleros, electricistas y mineros habían incrementado sus sueldos a una mayor velocidad”.¹⁰

Federal presentó la misma tendencia, en 1940 era habitado por 1 757 530 pobladores y para 1960 el total de habitantes era de 4 870 876 pobladores.

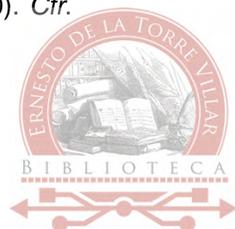
⁶ Rodríguez, *Historia política de la Ciudad*, 2012.

⁷ Alegre, *Railroad Radicals*, 2013.

⁸ Hernández Franyuti, *El Distrito Federal*, 2008. En la literatura, Fernando del Paso, en su novela *José Trigo*, publicada en 1966, describió las vivencias de los trabajadores de FNM, quienes habitaban en furgones abandonados y componían campamentos cercanos a la estación del ferrocarril de Nonoalco-Tlatelolco, en el cuartel V de la Ciudad de México.

⁹ Otros proyectos de vivienda colectiva fueron el Centro Urbano Presidente Juárez (1952), la Unidad Narvarte (1953), la Unidad Legaria (1954), la Unidad Santa Fe (1957) y la Unidad Independencia (1960). Cfr. Franco, “Vecinos de la modernidad”, 2018, pp. 71-76.

¹⁰ Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017. Cursivas en el original.



La nacionalización de la compañía ferroviaria en 1938 compaginó con la política obrerista del gobierno de Lázaro Cárdenas. La administración cardenista junto con la dirigencia del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) acordaron que fueran los trabajadores quienes administraran los bienes de FNM, hecho conocido como la Administración Obrera (AO). Ciertos grupos de trabajadores se opusieron a la medida por temor a perder los beneficios y prestaciones sociales asentadas en el contrato colectivo al ser considerados como empleados federales.¹¹ No obstante, estos grupos de trabajadores estuvieron dispuestos a defender sus derechos ganados en las décadas anteriores mediante la movilización.

La Administración Obrera tomó medidas contra los puestos de confianza y los salarios de los oficiales para solventar los pagos de la deuda de la nacionalización; además, contempló una reorganización laboral en todos los departamentos con la intención de hacer más eficiente el trabajo y el servicio en los trenes. Las consecuencias de las iniciativas puestas en práctica por la Administración Obrera aún son temas de discusión, ya que fueron los propios trabajadores quienes tuvieron que administrar y sancionar a sus compañeros. Además, uno de los temas más controversiales durante la Administración Obrera fueron las denuncias por las deficiencias del servicio y los accidentes ferroviarios. La prensa achacó los incidentes a la falta de disciplina y negligencia de los trabajadores, mientras que el STFRM afirmó que el mal estado de las vías y el sabotaje eran las causas de los percances.¹² Por ello, es necesario explicar cómo los trabajadores entendieron y experimentaron este momento.

El proyecto de modernización, puesto en marcha por los gobiernos posrevolucionarios, transformó las experiencias de los trabajadores empleados en la construcción, operación, mantenimiento y reparación de FNM de la ciudad de México. Esta investigación se ocupa, particularmente, de aquellas transformaciones que repercutieron en el mundo

¹¹ Previo a la fundación del STFRM, los ferrocarrileros se agruparon de acuerdo con su oficio y especialidad. Aquellos con mayor calificación avanzaron más en la constitución de sus organizaciones de representación gremial, esto dificultó el proceso de unificación. El STFRM fue fundado el 13 de enero de 1933; pero hasta 1938 logró que la Federación Nacionalista Ferrocarrilera se uniera al Sindicato. Esto muestra la pervivencia de lógicas gremiales y de disputa por la representación de los trabajadores, aspecto no abordado por la historiografía. Aunado a lo anterior, diferentes ideologías disputaron la adhesión de los trabajadores; por ejemplo, dos de los líderes históricos, Valentín Campa y Demetrio Vallejo, militaron en el comunismo, *cfr.* Carr, *La izquierda mexicana a través del siglo XX*, 1996.

¹² Adler, "La Administración Obrera en los Ferrocarriles", 1988.



del trabajo, la organización política y en sus formas de vida. Las experiencias ante el cambio no fueron homogéneas, condiciones como el lugar que ocuparon dentro de la jerarquía laboral, sus ingresos, su lugar de residencia, así como su filiación ideológica y sindical —o la ausencia de ella— condicionaron su situación y la de sus familias. Así mismo, por estas experiencias compartidas fue posible idear y construir estrategias de subsistencia, negociación y resistencia.

De acuerdo con los intereses de esta investigación, se retoman algunas consideraciones metodológicas propias de la historia social, particularmente aquellas que permiten aproximarse a las formas de vida, experiencias y acciones de “los de abajo”.¹³ Entiendo esta propuesta como un esfuerzo por comprender y explicar la agencia de los sectores de trabajadores en el desarrollo de los acontecimientos y el devenir histórico. De acuerdo con lo anterior, retomo el concepto de *experiencia* planteado por E. P. Thompson; también, tengo en consideración algunas de las críticas y planteamientos hechos por William H. Sewell Jr. y Anthony Giddens.

Si bien el concepto de *experiencia* es amplio, y en ocasiones ambiguo, quiero precisar una definición que englobe los ámbitos de la vida social de los trabajadores ferroviarios que estimo fueron trastocados por la modernidad de mediados del siglo xx. En este sentido, Thompson, en el prefacio a *La formación de la clase obrera en Inglaterra*, escribió: “La experiencia de clase está ampliamente determinada por las relaciones de producción en las que los hombres nacen o en las que entran de manera involuntaria”.¹⁴ En esta afirmación, la *experiencia* comprende las relaciones y actividades cotidianas —compartidas o heredadas— de un grupo, las cuales se encuentran determinadas por las condiciones materiales; mismas que, de forma paralela, posibilitan la acción, pero dentro de márgenes establecidos.¹⁵ En este sentido, los ferroviarios convergieron en espacios compartidos como el taller, las estaciones, los patios de maniobras, la ciudad, el barrio, entre otros, bajo condiciones que supongo fueron similares en algunos casos. Estas experiencias materiales configuraron intereses comunes entre los ferroviarios, mismos

¹³ Kaye, *Los historiadores marxistas británicos*, 1989, pp. 207-210.

¹⁴ Thompson, *La formación de la clase obrera*, 2012, pp. 27-28.

¹⁵ Giddens, “Fuera del mecanicismo”, 1994.



que fueron expresados en “tradiciones, sistemas de valores, ideas y formas institucionales”.¹⁶

Thompson concibe la *experiencia* como el médium entre el cómo se viven las condiciones materiales y las formas de comprender y expresar esas vivencias. Entonces, si las condiciones materiales cambian, las experiencias son diferentes y transforman la forma de comprender y expresar dichos cambios. Por ello, en un periodo de la historia de México marcado por transformaciones materiales y subjetivas profundas, considero fundamental recurrir a esta categoría para comprender el caso de los trabajadores dedicados a la construcción, operación, mantenimiento y reparación de maquinaria, equipo e instalaciones de Ferrocarriles Nacionales de México.

No obstante, el concepto de *experiencia* ha recibido importantes críticas que han remarcado su deficiencia metodológica y su flaqueza conceptual. A pesar de lo anterior, autores como Michel Pickering, William H. Sewell y Anthony Giddens consideran que su uso en la historia social y los estudios culturales está legitimado por el énfasis que esta categoría ha puesto en el sujeto. No como una validación autorreferencial de los procesos analizados, sino como una contextualización de las posibilidades y limitaciones de aquellas experiencias,¹⁷ por lo cual, hay que clarificar y particularizar la propuesta de Thompson.

El concepto de *experiencia* es central en el pensamiento de Thompson para abordar la historia desde abajo, mediante el cual buscó conocer, interpretar y reflejar “las texturas y significados de [las] vidas” de estos sujetos.¹⁸ Por ello, la noción de *experiencia* es amplia e incluye las respuestas particulares de los sujetos ante

su explotación no sólo en los movimientos de lucha sino en el ámbito de sus familias y comunidades, en sus actividades recreativas, en sus prácticas y creencias religiosas, en sus talleres y tejedurías, etc. Entre la dura realidad de las relaciones productivas y el descubrimiento de la conciencia de clase se encuentra el vasto, múltiple y contradictorio reino de la experiencia.¹⁹

¹⁶ Thompson, *La formación de la clase obrera*, 2012, p. 28. También, véase Thompson, *Miseria de la teoría*, 1981, pp. 19-22.

¹⁷ Pickering, *History, Experience and Cultural Studies*, 1997.

¹⁸ Sewell, “Cómo se forman las clases”, 1994.

¹⁹ *Ibíd.*, p. 82.



De forma precisa, Sewell concibe la *experiencia* como “la forma concreta en que se vive una situación o unos sucesos”. Sin embargo, para restar ambigüedad, esas vivencias tuvieron un proceso reflexivo para dar cuenta de ellas. Así, la experiencia está anclada en la vida material, pero se concreta en las acciones tomadas a partir de la reflexión. Entonces, a diferencia de Thompson, la experiencia no media entre el “ser social” y la “conciencia social”, sino es un médium, “en el cual toman realidad las estructuras teóricas”.²⁰

Por ello, el estudio de la experiencia no es una actividad descriptiva, sino analítica de las condiciones y las acciones de los sujetos. Estas no son ajenas al planteamiento de la experiencia. Pero, como reconoce Anthony Giddens, este punto es problemático porque el análisis de Thompson encuentra dificultades al relacionar la acción de los sujetos con aquello que “les sucede a ellos”: “De esto parece desprenderse que las ‘cambiantes relaciones de producción’ y en las condiciones de trabajo no hubo implicación alguna de la acción humana, mientras ésta sí existió en las respuestas que aquellas generaron”.²¹ Es decir, en el análisis de Thompson, la acción de los sujetos y las estructuras parecen dissociadas o que su influencia es en un solo sentido. Giddens enfatiza que la acción —entendida como las actividades que modifican el flujo de los acontecimientos en el mundo, mismas que son llevadas a cabo por un “ser portador de conceptos”—, no se puede entender sin la comprensión del concepto de *estructura*,²² entendiendo por esta el conjunto de reglas y recursos que dan forma a las colectividades dentro de los sistemas sociales. Es decir, los recursos y los límites que circunscriben las acciones de los sujetos que han reflexionado sobre sus condiciones a partir de sus experiencias.

En consecuencia, “Los seres humanos no sólo saben lo que están haciendo en cualquier momento sino que saben también por qué lo están haciendo [...] y [son] capaces discursivamente de describir tanto lo que hacen como las razones que tienen para hacer lo que hacen”.²³ No obstante, de esto no se deriva que los sujetos sepan todo sobre

²⁰ *Ibíd.*, p. 87.

²¹ Giddens, “Fuera del mecanicismo”, 1994, p. 157.

²² Si bien Thompson fue contrario al esquema del marxismo ortodoxo de base-superestructura, Giddens señala que el historiador británico tenía presente la influencia de las estructuras en la acción humana, aunque no lo hizo evidente. Además, apunta que la relación entre acción y estructura no debe comprenderse como la primacía de unos sobre otro sino interpretar su relación como un proceso dialéctico.

²³ Giddens, “Fuera del mecanicismo”, 1994, pp. 166-167.

las consecuencias de sus acciones o de las condiciones en que tienen lugar. Esto es relevante para el análisis histórico por la posibilidad de comprender cómo se entretrejen dialécticamente las experiencias, las acciones y sus relaciones con las estructuras o como reconocía Thompson: la relación dialéctica entre el ser social y la conciencia social.

De acuerdo con lo anterior, esta investigación atiende a las experiencias que tuvieron lugar en el centro de trabajo, en las formas de vivir la ciudad, en la organización sindical, en los movimientos políticos, en el ámbito familiar y en sus comunidades, ante las crisis, la represión y la carencia. Queda por resolver cómo dar cuenta de estas experiencias. En primer lugar, hay que considerar que las *experiencias* son inteligibles a partir de las huellas e indicios de los sujetos, a través de estos recursos es posible comprender “la dinámica histórica envuelta en procesos donde las personas atrapadas en condiciones y situaciones sociales, enfrentadas a dilemas ideológicos, luchan por afrontarlos [...] como actores sentimentales, pensantes y volitivos”.²⁴

Para ofrecer una respuesta al problema planteado, mediante la comprensión de las experiencias de los trabajadores ferrocarrileros, las fuentes de las cuales echo mano son diversas, —aunque muchas veces escasas—, desde actas de administración de FNM hasta fotografías, literatura o expedientes de los aparatos de inteligencia del Estado como la Dirección de Investigaciones Políticas y Sociales o la Dirección Federal de Seguridad.

Por otro lado, es necesario señalar que a pesar de su importancia como trabajadores de una industria clave durante gran parte del siglo XX, uno de los retos a los que me enfrenté al realizar esta investigación fue la dispersión de las fuentes por diversos archivos en sus diferentes fondos documentales que trataran sobre asuntos relacionados con los ferrocarrileros en la ciudad de México. Esta situación requirió de un trabajo paciente y de largo aliento en los archivos, hemerotecas, mapotecas, fototecas y bibliotecas. Por esta razón fueron consultados distintos archivos y repositorios, a través de sus diferentes fondos documentales fue posible encontrar indicios de ferrocarrileros radicados en la ciudad de México, mediante sus escritos fui hilando esta investigación cuyo principal interés fue encontrar la voz de los trabajadores del riel.

Resalto los valiosos acervos documentales resguardados por el Archivo General de la Nación en sus fondos del Departamento del Trabajo, Departamento Autónomo del

²⁴ Pickering, *History, Experience, and Cultural Studies*, 1997, p. 136 [traducción propia].



Trabajo, Presidentes y Dirección Federal de Seguridad, así como a su área de fototeca; por otra parte, el Archivo Histórico de la Ciudad de México me ofreció fuentes importantes para conocer los alrededores a las estaciones, patios de maniobras y talleres construidos en la capital del país mediante las licencias e infracciones levantadas a los negocios cercanos a dichos lugares, es una pena que el fondo sobre el Departamento del Distrito Federal aún no esté catalogado, ni descrito, salvo la sección del Departamento de Obras Públicas, en donde, casi por suerte, encontré expedientes relacionados con la Comisión del Problema Urbano y Ferrocarrilero; otros acervos importantes fueron aquellos que alberga el Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), en la ciudad de Puebla, sus secciones de mapoteca y fototeca, particularmente el material generado por la Comisión de Avalúos de FNM, dan cuenta de la riqueza documental sobre el ferrocarril y sus trabajadores.

Para plantear esta investigación recurrí a diferentes corpus historiográficos. En cada uno de ellos, la pregunta por el lugar de los ferrocarrileros orientó la lectura, ya fuese para considerarlos como parte del proceso productivo en la oferta de un servicio, como sindicalistas o como sujetos en el espacio público. Así, fue posible percibir los alcances y las limitaciones de la historiografía en relación con el estudio de este grupo de trabajadores. Esta investigación busca posicionarse en la historiografía desde la historia social.

Si bien el ferrocarril ha despertado la fascinación de propios y extraños, su estudio ha quedado circunscrito a su dimensión económica, como motor del progreso y símbolo de modernización, muestra de ello es el epígrafe de esta introducción, que se desprende de la obra del historiador marxista británico, Eric Hobsbawm. Aquellos que se dedicaron a tender los primeros caminos de hierro, los encargados del funcionamiento de estaciones, talleres, patios y trenes han sido poco abordados por la historiografía. Aunque esto ha comenzado a cambiar en los últimos años, como se verá más adelante cada vez son más los investigadores preocupados por atender estos vacíos. Para efectos prácticos, he agrupado la historiografía en cuatro bloques; no obstante, a pesar de que cada uno ha tenido momentos de auge, no es posible afirmar que alguno de ellos ha sido abandonado. Muchas de las aportaciones de estos trabajos han motivado a revisar y matizar los

supuestos sobre el sistema ferroviario, así como de sus trabajadores, dependiendo del momento de producción de los textos.²⁵

EMPRESAS FERROVIARIAS EN EL MÉXICO PORFIRIANO

La historiografía sobre las primeras empresas ferroviarias en el México porfiriano —período de mayor expansión de este medio de transporte— conforma un vasto corpus de investigación. Este ha cubierto el periodo entre 1880 y 1910, momento de ruptura provocado por la revolución mexicana. En la década de 1970, la publicación de *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, de Sergio Ortiz Hernán,²⁶ sentó bases para el estudio de la compleja evolución del sistema ferroviario al considerar variables como el tipo de carga, la organización del trabajo o las pugnas obrero-patronales. Tanto por la temporalidad —desde el siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX— como por la diversidad de temas que aborda, en ocasiones, su análisis se mantiene en la generalidad. En la misma década otros investigadores, como John Coatsworth con su libro *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, de 1976, tuvieron interés por el ferrocarril como factor explicativo del desarrollo económico, la integración de un mercado interno y como generador del crecimiento de otras ramas industriales.²⁷

En los años ochenta y noventa, con el auge de la historia económica y empresarial, una nueva generación de historiadoras e historiadores, como Sandra Kuntz Ficker,²⁸ Arturo Grunstein²⁹ o Paolo Riguzzi,³⁰ han dedicado sus trabajos a refutar, matizar y

²⁵ Para este estado de la cuestión se dejó de lado algunos textos escritos y editados entre 1920 y 1940. Estos fueron producidos en un momento de definición tanto política (en la construcción del Estado posrevolucionario) como en la forma de administración de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, la cual pasó de una administración privada a ser nacionalizada por el gobierno de Lázaro Cárdenas en 1937. Los temas de los cuales se ocupan son la crisis financiera de la empresa, la administración del trabajo, testimonios sobre las primeras organizaciones gremiales, entre otros. Algunos ejemplos de estos trabajos son: Morales, *Frente a la dictadura ferroviaria*, México, 1932; Silva Herzog, *Los salarios y la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, 1932; Vera, *La pesadilla ferroviaria mexicana*, México, 1943. Estas publicaciones serán consideradas fuentes primarias, por ser testimonios de época, más que un ejercicio de recopilación, sistematización e interpretación de datos para la conformación de la historia ferroviaria en México.

²⁶ Ortiz, *Los Ferrocarriles de México*, 1987. La edición consultada es la del año 1987, la cual se presenta en dos volúmenes con una revisión y añadidos del autor.

²⁷ Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles*, 1984.

²⁸ Kuntz, “El Ferrocarril Central Mexicano”, 1993.

²⁹ Grunstein, “Estado y ferrocarriles en México”, 1991; “De la competencia al monopolio”, 1999.

³⁰ Riguzzi, “Mercados, regiones y capitales”, 1999.



profundizar en las aseveraciones hechas por Ortiz y Coatsworth. A partir del análisis regional y particularizar la investigación en las distintas empresas ferroviarias, han llegado a la conclusión de que el ferrocarril contribuyó al desarrollo demográfico, productivo y comercial de ciudades tradicionales (Ciudad de México, Veracruz, Monterrey, entre otras), y conectó diferentes espacios productivos del país. Es decir, integró un mercado interno y no sólo favoreció el comercio exterior. Estas afirmaciones están sustentadas en el estudio del origen y el destino de la carga transportada. En este caso, los trabajadores aparecen esporádicamente, sin un rol sustancial para explicar el desarrollo de las diferentes empresas.

Una de las problemáticas más importantes de esta historiografía es que se ha concentrado en comprender el funcionamiento de las empresas ferroviarias más representativas, cuya interacción con la ciudad de México fue bastante importante, dejando de lado otras regiones y estados donde el ferrocarril tuvo una fuerte presencia como Veracruz, Puebla, Nuevo León, Oaxaca o Yucatán.³¹ Por ello, Daniel Lewis, en su trabajo titulado *Iron Horse Imperialism: the Southern Pacific of Mexico, 1880-1951*,³² se aboca a estudiar el funcionamiento del Ferrocarril Sud-Pacífico de México, remarcando que las tensiones entre gobierno federal y la administración extranjera de la línea fueron constantes desde la construcción del ferrocarril hasta bien entrado el siglo xx, cuando la South Pacific Company vendió sus acciones al gobierno mexicano. De acuerdo con lo planteado por Lewis, la Compañía mantuvo un marcado carácter imperialista, lo que provocó la confrontación con la política nacionalista del gobierno, particularmente en el periodo posrevolucionario.

El periodo de mayor expansión del sistema ferroviario coincidió con el proyecto modernizador durante el porfiriato. La historia económica ha predominado en el estudio del ferrocarril durante este periodo. En esta corriente historiográfica, el sistema ferroviario ha sido considerado como factor para el crecimiento económico, de integración de un mercado interno o parte del imperialismo estadounidense, como en el caso estudiado por Daniel Lewis. Estas líneas de investigación resaltan el desempeño económico de

³¹ Algunas investigaciones que se han ocupado de otros estados y regiones son: Lewis, *Iron Horse Imperialism*, 2007; Van Hoy, *A Social History of Mexico's Railroads*, 2008; Youngdahl, *Working on the Railroad*, 2011; Wan Moguel, "El Ferrocarril del Sureste", 2020; Bortz, "Against the rules", 2020.

³² Lewis, *Iron Horse Imperialism*, 2007. Cabe destacar que esta línea ferroviaria fue de las pocas que hasta bien entrado el siglo xx permaneció en manos de extranjeros y administrada de forma privada por la South Pacific Company.

diferentes empresas y su contribución a la economía nacional. Sin embargo, aún queda por comprender cómo se constituyó la primera mano de obra que laboró en la industria ferroviaria; aunque se ha destacado la diferenciación laboral existente entre el personal extranjero y el nacional. El propio Coatsworth, en la década de los setenta, reconocía la falta de investigaciones que tuvieran a los trabajadores como protagonistas, afirmó que: “[...] Pese a las abundantes fuentes primarias que existen, aún no se ha escrito un trabajo académico sobre la historia de los trabajadores del riel y sus organizaciones”,³³ un aspecto que busca atender mi investigación.

LA HISTORIA DEL MOVIMIENTO OBRERO MEXICANO: DEL SINDICATO A LOS TRABAJADORES

Las investigaciones sobre la participación del sector ferrocarrilero en el movimiento obrero —desde las primeras décadas del siglo XX hasta finales de la década de 1950— han contribuido al conocimiento de este grupo de trabajadores. La mayor parte de estos trabajos estuvieron concentrados en la formación de las primeras organizaciones mutualistas y la constitución del STFRM en la década de 1930; así mismo el papel de los líderes sindicales y sus confrontaciones con el gobierno han predominado el análisis de las investigaciones que podemos denominar como “tradicionales”. Tan sólo en los últimos años, han salido a la luz investigaciones que resaltan por indagar en las condiciones y experiencias de trabajo como aspectos clave para comprender las formas y estrategias empleadas por los ferrocarrileros en momentos coyunturales de movilización.

Esta historiografía comenzó a construirse a partir de la década de 1960, después de las últimas grandes movilizaciones sindicales de 1958-1959, en las cuales los trabajadores del riel tuvieron una participación importante. De acuerdo con Jorge Basurto, antes de la década de los años sesenta temas como la organización de los trabajadores, los conflictos entre capital y trabajo, la intervención del Estado como mediador o represor fueron abordados por los militantes obreros y sus simpatizantes a través de su testimonio; ejemplo de esto son las memorias de Valentín Campa,³⁴ el testimonio de Jesús Topete³⁵ o de Elías Barrios.³⁶ Esta situación cambió en la década de 1980, cuando espacios como

³³ Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles*, 1984, p. 17.

³⁴ Campa, *Mi testimonio: experiencias de un comunista*, México, 1978.

³⁵ Topete, *Terror en el riel*, 1961.

³⁶ Barrios, *El escuadrón de hierro*, 1978.



el seminario de la clase obrera en México, a cargo de Pablo González Casanova, publicaron muchos de los trabajos ahí presentados, a la postre serían editados en la famosa colección *La clase obrera en la historia de México*, misma que cubre prácticamente todo el siglo xx.

Los títulos de la colección que interesan a esta investigación son tres: *La clase obrera en la historia de México en el cardenismo (1934-1960)* a cargo de Samuel León e Ignacio Marván;³⁷ *La clase obrera en la historia de México del avilacamachismo al alemanismo (1940-1952)* de Jorge Basurto³⁸ y, por último, *La clase obrera en la historia de México: De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos, 1952-1964* de José Luis Reyna y Raúl Trejo Delarbre.³⁹ Sin entrar en pormenores de cada uno de los libros, es necesario resaltar que en ellos la agencia de los trabajadores es estudiada a través del STFRM y sus líderes. A pesar de que la masa de trabajadores queda oculta detrás de la institución, estas investigaciones son importantes por su seguimiento exhaustivo de las luchas y demandas obreras; por lo cual, es fácil identificar coyunturas políticas donde la actuación del STFRM fue importante durante este largo periodo. Así mismo, las investigaciones fueron construidas con base en una extensa consulta hemerográfica y documental sobre las organizaciones sindicales, lo cual es valioso para continuar trabajando estas fuentes a partir de nuevas preguntas sobre el mundo laboral y social de los trabajadores.

El movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 por sí mismo ha acaparado la atención de los investigadores interesados en el movimiento obrero. En este sentido, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959* de Antonio Alonso, es reconocido por el esfuerzo en sistematizar y comprender este momento.⁴⁰ Las movilizaciones del periodo 1958-1959 son consideradas un parteaguas en la historia del movimiento obrero, tanto por sus demandas económicas como de democracia sindical, en estas se enfoca Alonso para construir su interpretación de la participación de los ferrocarrileros. Las demandas de aumento salarial y mejora en las prestaciones sociales fueron extensivas a otros grupos de trabajadores como electricistas, petroleros y maestros en estos mismos años. No

³⁷ León y Marván, *La clase obrera en la historia*, 1999.

³⁸ Basurto, *La clase obrera en la historia*, 1996.

³⁹ Reyna y Trejo, *La clase obrera en la historia*, 1988.

⁴⁰ Alonso, *El movimiento ferrocarrilero en México*, 1979.



obstante, ninguna investigación ha reflexionado sobre las condiciones de vida de estos trabajadores en las décadas de 1940 y 1950.⁴¹

Como señala Sonia Pérez Toledo con respecto a la historiografía tradicional: “El movimiento obrero, y no los obreros, fue el objeto de trabajo de muchos historiadores que estudiaron fundamentalmente sus organizaciones, sus líderes y sus luchas, olvidando a los propios trabajadores”.⁴² Con un fuerte interés por esos trabajadores a los que se refiere Toledo, Robert F. Alegre ha propuesto una nueva interpretación sobre el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959. En primer lugar, abandona el análisis coyuntural y opta por explicar la movilización sindical como una consecuencia de las condiciones materiales de los trabajadores y el control corporativo del sindicalismo en la década de 1940. Así, hay una interpretación compleja de la movilización social, considerando aspectos como las costumbres —construidas en el espacio de trabajo o en los barrios ferrocarrileros, las cuales generaron relaciones de confianza y apoyo entre trabajadores— o el género, aspecto al que no se ha prestado consideración en la explicación sobre la integración de la mano de obra o del movimiento obrero.⁴³ Considero que los trabajos de Alegre guardan una profunda relación con mi propuesta de investigación; no obstante, a diferencia de él, postulo que las experiencias laborales, las formas de vivir la ciudad y las condiciones materiales de estos trabajadores fueron fundamentales para la integración del movimiento en 1958-1959 y no sólo el deseo de democracia sindical.

Otras investigaciones han visto en la experiencia de los trabajadores el punto clave para explicar la forma que adoptaron sus organizaciones. Ingrid Ebergenyi Magaloni⁴⁴ y Gloria Tirado Villegas⁴⁵ son ejemplo de esta propuesta. Cada una ha puesto interés en la organización del trabajo en estaciones, patios y talleres del servicio ferroviario; la extracción social de la mano de obra y las condiciones de trabajo para explicar el proceso de formación de diferentes organizaciones de representación antes de la consolidación del

⁴¹ Una visión diferente sería el trabajo de Jeffrey Bortz, *Los salarios industriales en la Ciudad de México: 1939-1975*, cuyo objetivo es analizar la evolución de los salarios reales de los trabajadores industriales, sin ir más allá. Por otro lado, el trabajo de Lilia Estela Bayardo, *Entre el lujo, el deseo y la necesidad. Historia del gasto familiar y del consumo moderno en la Ciudad de México, 1909-1970*, se acerca más a las condiciones tanto del sector obrero como de las clases medias mediante diferentes encuestas de consumo elaboradas por el gobierno federal.

⁴² Pérez, *Los hijos del trabajo*, 2005, p. 18.

⁴³ Alegre, *Railroad Radicals*, 2013; Alegre, “Las Rieleras: Gender, and Power”, 2011.

⁴⁴ Ebergenyi, “Primera aproximación del sindicalismo”, 1982.

⁴⁵ Tirado, “Las condiciones de trabajo de los ferrocarrileros”, 1986.



STFRM y, también, la formación de una conciencia de clase. En este tipo de trabajos es posible percibir la influencia de la historia social, particularmente de la obra de E. P. Thompson. Por ello, el uso de otro tipo de fuentes, como los expedientes de personal,⁴⁶ y el marco analítico fueron importantes para ampliar el conocimiento sobre los ferrocarrileros. Aunque parece que la influencia de estas obras fue limitada.

En años recientes, Martín Gerardo Aguilar Sánchez, en su libro *Los conflictos ferrocarrileros en Veracruz 1910-1927*, retoma lo hecho por Ebergenyi y Tirado e investiga la organización sindical ferrocarrilera y sus protestas en un momento que fueron tema de debate la movilización de la clase obrera y su rol en el cambio social. Su investigación no estuvo limitada a conocer la relación entre condiciones de trabajo y organizaciones sindicales, el autor reconoce que “también es importante analizar el ámbito del trabajador fuera de la fábrica o del sector industrial, su historia cultural y su vida cotidiana”. Por ello, Aguilar aborda el mundo del trabajo desde la cultura, permitiéndole retomar a Thompson y complejizar el rol de los trabajadores en el momento de transición de la revolución mexicana hacia la conformación del Estado posrevolucionario.⁴⁷

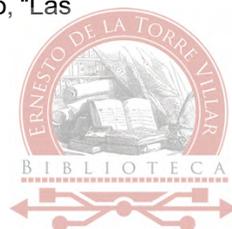
Si bien la mayor parte de la historiografía tradicional ha tenido como protagonistas a los sindicatos y sus líderes, en los últimos años, los investigadores han comenzado a entretener entre las experiencias laborales y sus repercusiones en la conformación del movimiento obrero. Esto se debe en gran medida a la consideración de nuevas fuentes; por ejemplo, Robert F. Alegre incluye la literatura y los testimonios de hombres y mujeres que laboraron en FNM. Por lo tanto, estas investigaciones son una veta que aún queda explorar, particularmente para periodos posteriores a la década de 1940.

EL TURNO DE LOS TRABAJADORES

De acuerdo con lo anterior, una de las premisas de la obra de Emma Yanes Rizo es descentrar el estudio de los ferrocarriles y sus trabajadores de la perspectiva

⁴⁶ En el caso de Tirado, con base en los expedientes de personal, la autora realizó una clasificación de los diferentes oficios y ocupaciones de los trabajadores, identificó 21 diferentes puestos y oficios, los cuales cubren desde la administración y las comunicaciones —como Directores de Estación y telegrafistas—, hasta los trabajos más bajos en el escalafón como llamadores o peones de vía. Esto es importante porque, antes de la constitución del STFRM, la organización gremial tuvo como base el oficio, de ahí que las agrupaciones de maquinistas y mecánicos fueran de las más organizadas y combativas. Esto demuestra el crisol de ocupaciones y jerarquías al interior de los lugares de trabajo. Para este análisis véase Tirado, “Las condiciones de trabajo de los ferrocarrileros”, 1986, pp. 52-94.

⁴⁷ Aguilar, *Los conflictos ferrocarrileros en Veracruz*, 2017, p. 120 y ss.



económica, política o sindical. Por ello, en su investigación sobre la trayectoria de la comunidad tecnológica, integrada por ingenieros y trabajadores de talleres, pone énfasis en los aspectos sociales que hicieron posible buscar el desarrollo de un sistema ferroviario nacional, mediante la capacitación laboral de los empleados de FNM —particularmente a los trabajadores de talleres y trenes— y la construcción de material rodante nacional; considerando a los trabajadores como elemento importante en los procesos de transferencia y adaptación tecnológica en México.⁴⁸

Al igual que Emma Yanes, Guillermo Guajardo⁴⁹ y Arturo Valencia Islas⁵⁰ han considerado a los trabajadores ferrocarrileros más allá de su dimensión política. Entre los intereses de estos dos investigadores está comprender por qué, a partir de la década de 1920, Ferrocarriles Nacionales de México sufrió un deterioro tanto material como financiero. Por ello, para Guajardo es importante conocer el proceso de formación y capacitación de la mano de obra. Al final, eran los trabajadores en trenes y talleres los responsables del buen o mal funcionamiento del servicio. En diferentes momentos de la obra se da cuenta de las resistencias del Sindicato ante la capacitación técnica de los trabajadores, su intención era mantener la organización laboral basada en la experiencia empírica. En varias ocasiones las escuelas promovidas por FNM o por el gobierno mexicano fueron consideradas “fábricas de esquirolas”.

Por su parte, Arturo Valencia Islas indaga en las relaciones obrero-patronales con la intención de dilucidar las causas de la crisis financiera de FNM. En *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, el autor enfatiza la crisis con la cual operó la empresa ferroviaria a lo largo de su historia. Si bien la revolución afectó de forma sustancial a la empresa, en consideración del autor no fue el factor decisivo para su vulnerabilidad económica.⁵¹ Otros motivos como la deuda —la cual databa de 1908 con la consolidación de la compañía—, el peso del sindicato y la desorganización administrativa hicieron insostenible la situación de la empresa después de un largo proceso de deterioro.

⁴⁸ Yanes, *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan*, 2000, p. 14.

⁴⁹ Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles*, 2010.

⁵⁰ Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

⁵¹ *Ibíd.*



En las investigaciones anteriores, el ferrocarrilero es un sujeto activo y no sólo un factor cuantificable o un militante diluido en una organización. Los trabajos de Yanes, Guajardo y Valencia han complejizado la relación del trabajador con su formación laboral, su centro de trabajo y la política gubernamental. Así mismo, reflejan el amplio universo de relaciones en las que estuvo inmerso el trabajador ferrocarrilero. Estas investigaciones me parecen sugerentes por dos razones. Primero, porque abordan al sujeto desde diferentes ángulos para comprender su relación con diferentes espacios, desde el ámbito laboral hasta el ámbito doméstico. En segundo lugar, manejan un cúmulo considerable de fuentes: prensa, nóminas, presupuestos, entre otras, con las cuales construyen sus narrativas.

Conocer y comprender a los trabajadores que construyeron, operaron, mantuvieron y repararon trenes, locomotoras e instalaciones es importante, no sólo por las implicaciones económicas o políticas, sino también por su particularidad como miembros de una clase que cambió a la par de las transformaciones de mitad del siglo xx. Por ello, para comprenderlos hay que entender sus relaciones con otros trabajadores y sus estrategias de subsistencia. Esto ha conducido a mirar a otras latitudes para considerar cómo han abordado a este grupo de trabajadores, qué temas han interesado y qué periodos.

La migración hacia Estados Unidos es un tema recurrente.⁵² Las investigaciones consultadas cubren un periodo amplio, el cual va desde 1870 hasta 1945. Bárbara Driscoll y Erasmo Gamboa abordaron las consecuencias para el sector ferroviario a partir de la firma del Programa Bracero, entre México y Estados Unidos. Este mecanismo diplomático permitió el flujo de trabajadores agrícolas y ferrocarrileros para mantener las actividades productivas durante la segunda guerra mundial. Esto puede ser interpretado como una alternativa ante las condiciones vividas en México durante el mismo periodo.

Por otro lado, la migración de ferrocarrileros no fue un fenómeno exclusivo de la segunda guerra mundial, Jeffrey Marcos Garcilazo demuestra cómo los mexicanos migrantes participaron en la construcción y operación de los ferrocarriles en el suroeste estadounidense desde el último cuarto del siglo xix.⁵³ La revolución mexicana y la expulsión de los trabajadores chinos de Estados Unidos incentivaron el flujo migratorio. Para

⁵² Driscoll, *Me voy pa' Pensilvania*, 1996; Garcilazo, *Traqueros: Mexican Railroad*, 2012; Gamboa, *Bracero Railroaders*, 2016.

⁵³ Garcilazo, *Traqueros: Mexican Railroad*, 2012.



1920, los datos muestran una población de aproximadamente 1.7 millones de trabajadores empleados en el ferrocarril, de los cuales un tercio eran trabajadores de vía, oficio en el que predominaban los mexicanos, conocidos como “traqueros”. En su investigación, Garcilazo reconoce la influencia de E. P. Thompson y David Montgomery para el abordaje de la cultura laboral que realiza, ya que la convivencia con otros grupos, como mexicanoamericanos o indios nativos, fue común en esta región estadounidense.

En estas investigaciones se vinculan los procesos nacionales con las dinámicas internacionales o globales. Esto lleva a pensar qué otras estrategias, además de la migración, tuvieron los ferrocarrileros para subsistir en momentos de crisis y cambio en México durante el siglo xx. En conjunto, esta producción historiográfica se diferencia de otras, no sólo por indagar otros procesos y dinámicas de trabajo, sino fundamentalmente por hacer del trabajador el sujeto protagonista de sus narrativas.

TRABAJADORES Y CIUDAD

De acuerdo con el objeto de estudio, no es posible eludir el tema de la interacción de los trabajadores con la ciudad. Al conocer cómo este grupo de trabajadores se relacionó con el espacio urbano es posible interpretar cuáles fueron sus posibilidades de acceder a bienes y servicios, ya fuese por su desplazamiento a su centro laboral o por el lugar donde habitaron. En la historia urbana convergen la dimensión espacial, social, demográfica, cultural y política.⁵⁴ Esto es importante porque, para el periodo de estudio propuesto, la ciudad fue parte fundamental de la modernización, los cambios más significativos estuvieron relacionados con la distribución espacial de la vivienda, producto del aumento demográfico; la ampliación de los sistemas de transporte, la construcción de infraestructura, el cambio político administrativo del Distrito Federal, entre otros. Dinámicas de las cuales los trabajadores del riel no estuvieron exentos.⁵⁵

De nueva cuenta, las primeras décadas del siglo xx han sido las mejor estudiadas en cuanto a la relación entre trabajadores y ciudad. Ejemplo de ello son los trabajos de

⁵⁴ Rodríguez, “Introducción”, 2012.

⁵⁵ Rodríguez, “Ciudad oficial”, 2012. Véase también, Hernández, *El Distrito Federal*, 2008; Sánchez, “Vivienda de los ferrocarrileros en México”, 2018; Franco, “Vecinos de la modernidad”, 2018; Aréchiga, “Entre el hogar y el tugurio”, 2020.



John Lear y de Mario Barbosa,⁵⁶ donde muestran el crisol de trabajadores formales e informales que ocupaban la ciudad, sus estrategias de subsistencia, la conformación de una cultura del trabajo y sus relaciones con la autoridad. Por otro lado, la investigación de María Eugenia Chaoul Pereyra⁵⁷ si bien no se aboca al periodo de investigación propuesto ni al sujeto histórico que abordo, me permite conocer cómo las dinámicas de los habitantes, el espacio y las autoridades de gobierno se condicionan en un tiempo y lugar concretos. Su propuesta de la categoría de *rumbo* es sugerente para analizar el desplazamiento de determinados actores por la ciudad: “el rumbo se puede definir como una categoría de análisis, como una subdivisión urbana que, a la manera del barrio, no tiene una delimitación clara ni fija, sino que *su espacialidad está en función de la actividad económica y social*”.⁵⁸ A partir de esto pueden trazarse diferencias en la forma de experimentar la ciudad por parte de los trabajadores del riel. Algo que será necesario probar.

Aunado a lo anterior, la literatura que se ocupa de problemas como la vivienda o el transporte está relacionada con esta investigación.⁵⁹ La expansión urbana se relacionó con ambos problemas, existen indicios que en las primeras décadas del siglo xx la ciudad creció siguiendo el patrón de las estaciones de ferrocarril y el tranvía eléctrico; muestra de esto fue la edificación de la colonia Guerrero, colindante con la estación Buenavista.⁶⁰ Por otro lado, se ha pensado que la innovación en los transportes influyó en la producción del espacio urbano durante la primera mitad del siglo xx.⁶¹ En la medida que los transportes y las comunicaciones mejoraron, urbanización se extendió a las municipalidades del Distrito Federal; no obstante, la ocupación del espacio fue desigual.⁶² Una situación que en las décadas siguientes sólo se agravó.

La relación entre los habitantes y el espacio urbano condiciona sus posibilidades de acceder a la vivienda, pero también a otros servicios como drenaje, alumbrado, educación, abasto de alimentos, transporte, entre otros, los cuales están íntimamente ligados con las condiciones de vida de un sujeto. Como lo señala David Harvey, el medio

⁵⁶ Lear, *Workers, Neighbors, and Citizens*, 2001; Barbosa, *El trabajo en las calles*, 2008; Barbosa, “Trabajadores en las calles de la Ciudad de México”, 2010.

⁵⁷ Chaoul, *Entre la esperanza de cambio y la continuidad*, 2014.

⁵⁸ *Ibíd.*, p. 41. *Cursivas mías*.

⁵⁹ Véase Rodríguez, *Historia del desasosiego*, 2010; Gómez [et. al.], “Los tranvías eléctricos”, 2017.

⁶⁰ Franco, “Vecinos de la modernidad”, 2018.

⁶¹ Gómez [et. al.], “Los tranvías eléctricos”, 2017.

⁶² Rojas, “La transformación de la zona central”, 1978.



construido es un elemento que compone el conjunto de experiencias urbanas, “[...] La apariencia de la ciudad y la manera de organizar sus espacios forman la base material a partir de la cual pueden pensarse, evaluarse y realizarse una serie de posibles sensaciones y prácticas sociales”,⁶³ de ahí la centralidad que tiene la ciudad para esta investigación.

Como en toda investigación el estado de la cuestión está en constante construcción; ya sea integrando o excluyendo lecturas. No obstante, los autores e investigaciones aquí presentados han sido los más significativos para construir el problema de investigación y adelantar respuestas parciales que necesitan demostración.

Esta tesis se compone de tres partes, cada una de ellas atiende a un aspecto de la vida de los trabajadores ferrocarrileros. La primera atiende a la estructura laboral del mundo del trabajo ferroviario. Para ello, realicé un análisis sobre las funciones del ferrocarril para la ciudad de México, la ubicación de los principales espacios ferroviarios, así como sus características. Posteriormente, abordé el mundo del trabajo ferroviario, destacando algunas de sus características que considero integraron una identidad de trabajo entre los ferrocarrileros de la ciudad de México. Así mismo, doy cuenta de por qué algunos oficios fueron considerados estratégicos, lo que quiere decir que tuvieron gran incidencia en el funcionamiento del servicio de transporte, lo cual, también, estuvo expresado en su capacidad de acción política. Esto es analizado a partir de la categoría de posición estratégica propuesta por John Womack.

En la segunda parte, la principal contribución está relacionada con el análisis de las formas de organización de los trabajadores ferrocarrileros desde 1920 hasta la conformación del sindicato único y su intervención en la Administración Obrera, momento crucial en la organización de los trabajadores ferrocarrileros.

En la última parte, a partir de estudiar y comprender la formación de los espacios ferroviarios en la ciudad de México, se ofrece una visión general sobre los rumbos en los cuales los ferrocarrileros vivieron, enfrentándose a los discursos de las élites que caracterizaron esas zonas como lugares peligrosos, propensos a los vicios y la violencia. Así mismo, analicé la formación de la colonia Felipe Pescador, como ejemplo de la

⁶³ Harvey, *La condición de la posmodernidad*, 2012, p. 86.

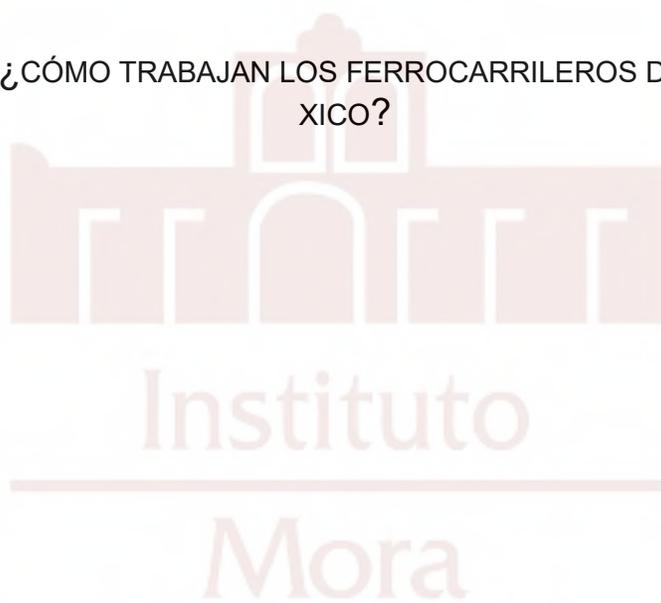


organización de los trabajadores del riel para satisfacer una demanda ante la ausencia de políticas claras en torno al problema de vivienda en la ciudad.

De tal forma, esta tesis se ocupa de tres aspectos importantes en la vida de los trabajadores ferrocarrileros de la ciudad de México: el trabajo, sus formas de vida y la organización política. Mostrando que al menos hasta la primera mitad del siglo XX, la industria ferroviaria mantuvo una importante presencia en la ciudad de México y, en consecuencia, los trabajadores que laboraron en ella fueron sujetos centrales en el día a día de esta ciudad.



PRIMERA PARTE: ¿CÓMO TRABAJAN LOS FERROCARRILEROS DE LA CIUDAD DE MÉ-
XICO?



CAPÍTULO I. EL FERROCARRIL Y LA CIUDAD DE MÉXICO A INICIOS DE LOS AÑOS VEINTE

Desde el último tercio del siglo XIX, al finalizar la construcción de las líneas del Ferrocarril Mexicano (1873) y el Ferrocarril Central Mexicano (1884),⁶⁴ la ciudad de México era el centro ferroviario más importante del país, donde las principales estaciones de carga y de pasajeros estaban distribuidas en los márgenes del casco urbano. Si bien estaciones como Buenavista, Colonia, Nonoalco, Peralvillo y San Lázaro eran parte esencial de la red ferroviaria regional y nacional, otras estaciones de menor tamaño satisfacían las necesidades locales, así lo hacían los ferrocarriles de Circunvalación, de Cintura y del Desagüe del Valle de México, por mencionar algunos ejemplos, así como múltiples vías y espuelas que conectaban las estaciones de carga con las bodegas de algunas industrias asentadas en la capital.

El ferrocarril, como instrumento asociado a la modernidad y la revolución en los transportes,⁶⁵ “representaba en esencia una tecnología disruptiva de ruidos y humos”,⁶⁶ la cual necesitó de una nueva infraestructura para albergar toda clase de nuevas herramientas y equipo para satisfacer las necesidades creadas por el funcionamiento de la incipiente industria ferroviaria, desde la administración hasta el mantenimiento y la reparación de locomotoras y otro equipo rodante. Por ello, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, estaciones, patios de maniobras, talleres y oficinas irrumpieron en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad de México. No sólo la fisonomía de la capital sufrió transformaciones, a partir de influir en los patrones de expansión de la ciudad, los hábitos

⁶⁴ Los años entre paréntesis corresponden al momento de inauguración del tramo que unió la ciudad de México con Puebla y Veracruz y la vía principal de México a Ciudad Juárez, respectivamente. Guajardo, Bonilla y Moreno, *Los ferrocarriles en la Ciudad de México*, 2018.

⁶⁵ Al respecto vale la pena citar lo escrito por Eric Hobsbawm sobre la revolución en los sistemas de transporte en su ya clásico *La era de la revolución*, donde expresa: “Ninguna de las innovaciones de la Revolución industrial encendería las imaginaciones como el ferrocarril, como lo demuestra el hecho de que es el único producto de la industrialización del siglo XIX plenamente absorbido por la fantasía de los poetas populares y literarios [...] La razón era indudablemente que ningún otro invento revelaba tan dramáticamente al hombre profano la fuerza y la velocidad de la nueva época”, p. 52. Otras obras que reparan en la trascendencia del ferrocarril y sus consecuencias en la concepción sobre el tiempo y el espacio, así como en los cambios en la vida cotidiana de la gente son: Figes, *Los europeos*, 2020 y Osterhammel, *La transformación del mundo*, 2015. En el caso de México véase Matthews, *The Civilizing Machine*, 2014, donde el autor explica cómo la expansión de la red ferroviaria durante el porfiriato fue un tema recurrente en los discursos civilizadores de la élite política y económica de la época al considerar al ferrocarril como un medio para alcanzar la unidad nacional y construir un mejor futuro.

⁶⁶ Ibarra Deras y Becerril Sánchez, “El papel de las estaciones del ferrocarril”, 2019, p. 5.



de la gente fueron transformados, por ejemplo, la noción y relación con el tiempo, en tanto que la llegada puntual de los pasajeros a las estaciones, las salidas y llegadas de los trenes a la hora precisa eran condiciones indispensables para el buen funcionamiento del transporte ferroviario.⁶⁷

De tal forma, el proceso de modernización de los transportes a finales del siglo XIX e inicios del siguiente provocó transformaciones materiales y sociales, donde estuvieron implicados la ciudad, sus habitantes y, en este sentido, un nuevo tipo de trabajador: el ferrocarrilero. Aún queda pendiente la investigación sobre la formación de este grupo de trabajadores industriales; aunque dos trabajos han aportado algunas consideraciones importantes. En primer lugar, John Womack investigó sobre los primeros trabajadores empleados en la construcción del primer tramo ferroviario entre Veracruz y El Molino, entre ellos estuvieron presidiarios procedentes de la ciudad de México y mayas cautivos de la guerra de castas a mitad del siglo XIX.⁶⁸ Por su parte, Luz Carregha, para el caso de San Luis Potosí, determinó que el grueso de los primeros trabajadores en el ferrocarril provenían de tres grupos: trabajadores agrícolas y de recolección, artesanos y trabajadores industriales y mineros.⁶⁹ De tal manera, la irrupción del ferrocarril no sólo trastocó la materialidad de las ciudades, sino también la composición de la mano de obra a lo largo del país, proceso del cual la capital no estuvo exenta como veremos en este y en los siguientes capítulos de esta investigación.

Por otra parte, quienes han investigado sobre la relación entre la edificación de la infraestructura ferroviaria y el crecimiento urbano coinciden en algunas conclusiones a partir de diferentes casos de estudio.⁷⁰ En primer lugar, la construcción de estaciones, patios de maniobras y talleres —que junto con las vías llamaré *infraestructura ferroviaria*—, fueron erigidas en los márgenes de las ciudades, una decisión tomada a partir de la disponibilidad de terreno y las posibilidades de expansión de ser necesario; segundo,

⁶⁷ Aunque la puntualidad era una condición para la coordinación de los trenes a lo largo de las vías, no siempre fue respetada, ya fuese por averías o accidentes, por falta de locomotoras, vagones o coches, el retraso en los trenes fue algo completamente normal para el caso mexicano. Incluso, los retrasos intencionales provocados por los trabajadores serían un medio de presión para lograr satisfacer sus demandas a lo largo del siglo XX, acción que sería bautizada como “tortugismo”.

⁶⁸ Womack Jr., “Veracruz-El Molino: los primeros ferrocarrileros”, 2010.

⁶⁹ Carregha Lamadrid, *¡Ahí viene el tren!*, 2014, pp. 177-190.

⁷⁰ Reyes, “Ferrocarril y ciudad”, 2021; Ibarra Deras y Becerril Sánchez, “El papel de las estaciones del ferrocarril, 2019; Medina García, *Cambios sociales y rearticulación espacial*, 2014; Tirado Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico*, 2007; López Lara, “Urbanismo y ferrocarril”, 2005.

a partir de las necesidades de los ferrocarrileros y de los usuarios tales como vivienda, alojamiento, alimentación, entretenimiento, entre otras, las estaciones fueron polos de desarrollo comercial y habitacional, adquiriendo un carácter central en las dinámicas cotidianas de la urbe; por último, con el crecimiento de las ciudades, el trazado ferroviario constituyó un problema al quedar en el corazón de las urbes.

A pesar de sus consecuencias económicas y culturales, la relación entre la ciudad y el ferrocarril estuvo inmersa en contradicciones. Michael Matthews explica que a pesar de que en el imaginario y los discursos de las élites económicas y políticas el ferrocarril representó uno de productos emblemáticos de la modernidad, algunos de sus aspectos (por ejemplo, los accidentes) generaron un rechazo a la modernización, la industrialización y el cambio tecnológico.⁷¹ Por ello, para comprender la relación entre la ciudad, el transporte ferroviario y sus actores es necesario entender su dinámica en un periodo y espacio determinados. Por lo cual, el objetivo del presente capítulo es analizar la importancia que tuvo la infraestructura ferroviaria para la ciudad de México. Para ello, hay que conocer las características de las principales estaciones construidas en la capital del país, las cuales fueron el lugar de trabajo de miles de trabajadores ferrocarrileros. Así, mediante su ubicación, sus actividades, el tipo y la cantidad de carga demuestro la trascendencia de la infraestructura ferroviaria durante las primeras décadas del siglo xx.

Parto de la idea de considerar a estos lugares como un espacio en el que confluyeron una diversidad de actores e intereses, muchas veces confrontados entre sí en determinados momentos. A lo largo de esta investigación el conflicto será una parte importante en las relaciones que establecieron los ferrocarrileros con sus propios compañeros, los representantes de las empresas ferroviarias y las autoridades gubernamentales tanto locales como federales. En medio de estas confrontaciones, la ciudad no sólo fue un escenario de esas disputas, sino el marco contextual que brinda claves de interpretación para comprender el desarrollo de las dinámicas de trabajo, la organización política y las formas de habitar de los ferrocarrileros capitalinos.

A pesar de la centralidad del sistema ferroviario en la vida económica, cultural y social de la ciudad, el ferrocarril y sus espacios, de manera paulatina cedió terreno ante la primacía del asfalto y el automóvil, cuya importancia comenzó a palpase a partir de

⁷¹ Matthews, *The Civilizing Machine*, 2014.



los años veinte.⁷² Por ello, a finales de los años treinta, comenzaron las primeras modificaciones al espacio urbano en relación con la infraestructura ferroviaria, ya que en 1936 cerró la estación de Buenavista, perteneciente al Ferrocarril Central Mexicano;⁷³ un año después, la estación Colonia cerraría sus puertas a los pasajeros.⁷⁴

1.1 EL FERROCARRIL Y LA EXPANSIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

A inicios del siglo XX, en México, el sistema ferroviario estaba constituido, prácticamente, en su totalidad. En la ciudad de México convergían las principales líneas de ferrocarril a nivel nacional; por lo tanto, era el centro ferroviario más importante tanto en lo referente al transporte de carga como de pasajeros.⁷⁵ La infraestructura necesaria para el funcionamiento del sistema ferroviario estuvo localizada a lo largo y ancho de la capital, por lo cual, vías, estaciones, patios de maniobras y talleres fueron parte constitutiva del paisaje urbano durante gran parte del siglo XX.

Para los años veinte, la capital concentraba las terminales de los ferrocarriles Mexicano, Central Mexicano, Nacional Mexicano, Hidalgo y Nordeste, Interoceánico, San Rafael a Atlixco, Monte Alto; además de distintas estaciones de los ferrocarriles del Desagüe del Valle de México, de Cintura y de Circunvalación. Esto sin contar las estaciones ubicadas en las municipalidades cercanas como Tacubaya, Mixcoac o Contreras,⁷⁶ sumadas a las diferentes espuelas que conectaban las vías principales con las bodegas de

⁷² De acuerdo con el historiador Diego Franco, al igual que con la llegada del ferrocarril, los transportes automotores exigieron no sólo condiciones de infraestructura particulares, tales como calles asfaltadas, también fueron necesarios expendios de combustible y negocios especializados en la venta de refacciones e insumos para el mantenimiento y la reparación de los vehículos. De tal manera, la consolidación de los vehículos automotores como medios de transporte urbano contribuyeron a la “revalorización de los terrenos aledaños a los caminos y rutas”, fenómeno que influyó en la expansión urbana de la capital. Franco, “Hacia la urbe motorizada”, 2022, p. 82. A partir de los casos del ferrocarril y los vehículos motorizados, es posible establecer una relación entre sistemas de transporte y expansión urbana, una veta de investigación que aún presenta varias aristas en las cuales indagar.

⁷³ Guajardo, et. al., *Los ferrocarriles en la Ciudad de México*, 2018. En el tránsito del siglo XIX al siglo XX, la estación de Buenavista fue cerrada e inaugurada en diferentes momentos: en 1873 abrió sus puertas como parte de la primera línea férrea del país propiedad del Ferrocarril Mexicano; en 1888, con el mismo nombre y parte del mismo complejo sufrió una ampliación para dar cabida al Ferrocarril Central Mexicano, la cual fue cerrada en 1936, dando paso a la Estación Central de Buenavista, propiedad de la empresa consolidada de Ferrocarriles Nacionales de México. Además, esta última fue la antecesora de la Terminal de Buenavista, la cual, en la década de 1950, tuvo como propósito concentrar el servicio de pasajeros de la capital. Actualmente, con modificaciones y adaptaciones, continúa funcionando, en sus instalaciones alberga el servicio del Tren Suburbano. Buenavista fue la única estación de la ciudad de México que vivió esta dinámica de diferentes cierres e inauguraciones, sin alterar significativamente su ubicación.

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ Ibarra Deras y Becerril Sánchez, “El papel de las estaciones del ferrocarril”, 2019.

⁷⁶ Guajardo, et. al. *Los ferrocarriles en la Ciudad de México*, 2018.

las industrias asentadas en la capital. En pocas palabras, antes que el automóvil y las grandes avenidas dominaran el paisaje urbano, la relación entre infraestructura ferroviaria y ciudad marcó gran parte de la vida comercial y cotidiana de la capital.

La distribución de la infraestructura ferroviaria estuvo definida por diversos factores, entre los que figuran la política de concesiones del porfiriato y la disponibilidad de espacio. Debido a esto, las primeras estaciones estuvieron ubicadas en los márgenes físicos de la ciudad. Así, cada compañía ferroviaria fijó un lugar propio para construir las instalaciones indispensables para albergar las actividades de administración y servicio de la industria ferroviaria. De acuerdo con Mauricio Ibarra Deras y Teresa Becerril Sánchez, la localización en los márgenes contribuye a explicar la expansión urbana durante las primeras décadas del siglo XX, ya que después de su consolidación, los centros ferroviarios se transformaron en “verdaderos focos de atracción, que acabaron por aglutinar a su alrededor mucha de la actividad comercial e industrial que se desarrollaba en la ciudad, lo que a su vez impulsó el establecimiento de nuevos asentamientos en sus proximidades”.⁷⁷

Aunque la historiografía sobre los ferrocarriles es extensa, quienes han investigado este tema se han concentrado, sobre todo, en estudiar las repercusiones económicas del ferrocarril a partir de la conformación de mercados regionales. En estas investigaciones, el trabajador ferrocarrilero queda subordinado a la lógica empresarial de las pérdidas y las ganancias. Incluso, en algunas de estas investigaciones, el factor trabajo —como parte del proceso de producción— es omitido, reduciendo el desempeño de las compañías ferroviarias a una serie de decisiones administrativas⁷⁸ o como escribieron Peter Linebaugh y Marcus Rediker: “[...] Las mercancías parecen transportarse a sí mismas”.⁷⁹ En esta investigación, el ferrocarrilero es el protagonista de su devenir histórico, quien con su acción afecta las estructuras, pero también es afectado por ellas. Es decir, demuestra su agencia como sujeto histórico.

⁷⁷ Ibarra Deras y Becerril Sánchez, “El papel de las estaciones del ferrocarril”, 2019, p. 6.

⁷⁸ La obra pionera de John Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles*, causó un particular interés por conocer la relación entre ferrocarril e integración del mercado interno. Por su parte, Sandra Kuntz, en su libro *Empresa extranjera y mercado interno*, marcó una pauta para el estudio de las compañías ferroviarias a partir del transporte de mercancías, en su investigación analizó la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.

⁷⁹ Linebaugh y Rediker, *La hidra de la revolución*, 2022, p. 73.

En su tesis doctoral, la historiadora Leonor Reyes dejó asentado que las investigaciones sobre el impacto de los ferrocarriles en la expansión urbana y su ordenamiento son escasas para el caso mexicano.⁸⁰ A pesar de ello, existe consenso en que los ferrocarriles y los tranvías influyeron en la forma y el ritmo de la expansión de la ciudad de México.⁸¹ Sin embargo, es necesario profundizar en ciertos aspectos alrededor de tales hechos, por ejemplo, qué actores intervinieron y cuáles fueron sus intereses en relación con el desarrollo urbano a finales del siglo XIX y durante las primeras décadas del siglo XX.

De acuerdo con lo anterior, la edificación de los inmuebles para la operación, mantenimiento y reparación del equipo rodante generó especulación en la compra, venta y fraccionamiento de los terrenos aledaños a las estaciones y talleres. Ese fue el caso de la primera estación de Buenavista y su relación con la colonia Guerrero. Como señalan Ibarra y Becerril, hablar de expansión urbana es hablar de la fundación de nuevas colonias; así, entre 1858 y 1883, en la ciudad de México fueron fundadas las colonias de los Arquitectos, Barroso, Santa María la Ribera y la Guerrero, todas ellas en las cercanías a una estación de ferrocarril.⁸²

Desde el inicio, la fundación, desarrollo y poblamiento de la colonia Guerrero estuvo estrechamente relacionada con la estación de Buenavista, la cual comenzó sus

⁸⁰ Reyes, "Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana", 2021. Reyes reconoce que, desde las décadas de 1960 y 1970, en países europeos como Inglaterra o Alemania esta historiografía ha generado un vasto número de publicaciones. Para el caso mexicano destacó las investigaciones de Tirado, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico*, 2007, donde aborda la transformación urbana de la ciudad de Puebla a partir de la edificación de la estación y talleres del Ferrocarril Interoceánico, particularmente, la fundación y consolidación del barrio de San Miguelito, poblado por trabajadores de los talleres y de la estación; Carregha Lamadrid, *¡Ahí viene el tren!*, 2014, aunque la autora no analiza en profundidad las transformaciones en la ciudad de San Luis Potosí, investiga el proceso de adquisición de tierras para la construcción del Ferrocarril Central Mexicano en su paso por esta región del país, de esta manera se precisa que, en gran medida, el trazado general de la línea estuvo mediada por la intervención e intereses de terratenientes y empresarios mineros, "por lo que negociaron con ellos la entrega de terrenos o de dinero en efectivo a cambio de que las vías férreas llegaran a su propiedad", p. 128; Medina García, *Cambios sociales y rearticulación espacial*, 2014, donde, entre otros temas, analiza los cambios urbanos en Guadalajara, a diferencia de otras ciudades, la estación del Central Mexicano fue construida en el centro de la capital del estado de Jalisco, el autor menciona: "La estación fue construida al final de la calle de San Francisco, que era la arteria principal de la ciudad donde se encontraban algunos de los almacenes comerciales más importantes [...] a su alrededor se empezaron a construir bodegas, hoteles y mesones. En las áreas aledañas se establecieron industrias, para facilitar la carga y descarga de materias primas y de los productos elaborados", p. 153.

⁸¹ Véase Leidenberger, *La historia viaja en tranvía*, 2011; Gómez Rey y Martínez Álvarez, "Los tranvías de la Ciudad de México", 2017.

⁸² Ibarra Deras y Becerril Sánchez, "Los ferrocarriles y la transformación de la periferia", 2022.

funciones en 1873. Uno de los principales motivos para la construcción de la estación en los márgenes de la parte norponiente de la capital fue lo estratégico de su ubicación. Como parte de la línea del Ferrocarril Mexicano, entre México y Veracruz, la estación de Buenavista estuvo integrada a la vía que cubría la zona entre ciudad de México y la estación Esperanza, trayecto que compuesto por 244.5 kilómetros, la mayor parte de estos en las planicies de la Meseta Central, en donde las pendientes no son tan violentas como en otros tramos en su dirección al puerto de Veracruz.⁸³

Un año después de la inauguración de Buenavista, los trabajos de fraccionamiento de los terrenos y la construcción de las primeras viviendas comenzaron. Tanto la industria ferroviaria como los proyectos inmobiliarios aledaños a la estación fueron producto de la inversión privada. En el caso de la colonia Guerrero ambos intereses estuvieron asociados y representados por las figuras de Antonio Escandón y el regidor y diputado Rafael Martínez de la Torre, quienes adquirieron los terrenos del rancho de los Ángeles, la hacienda de San José Buenavista y parte de los potreros y la huerta de San Fernando, para comenzar con los trabajos para la nueva colonia. Cabe destacar que los Escandón estuvieron involucrados en la construcción de ferrocarriles;⁸⁴ por lo cual, esta familia mantuvo influencia en ambos sectores: la industria ferroviaria y la inmobiliaria. Por lo tanto, esta relación concretó “una alianza en la que se vincularía a la principal estación del ferrocarril de la ciudad con el primer asentamiento obrero de la capital”.⁸⁵

El caso de la fundación de la colonia Guerrero ejemplifica muy bien los aspectos hasta el momento expuestos. Primero, la disponibilidad de tierras en la zona norponiente de la ciudad, a pesar de su cercanía con el casco histórico, su urbanización comenzó en el último tercio del siglo XIX, pero fue hasta las primeras décadas del siglo XX que logró su consolidación. Esto muestra cómo la frontera entre el espacio urbano y el rural era difusa, la existencia de formas de propiedad como las haciendas o los ranchos pervivían en los márgenes de la capital del país; también, las actividades económicas asociadas al

⁸³ Villafuerte, *Ferrocarriles*, 1959, p. 132. Además de lo señalado, los terrenos donde se ubicó Buenavista revestían de importancia por ser una zona cuyas condiciones orográficas hicieron posible la entrada y salida hacia el norte y el oriente del país, obedeciendo el trazado de las dos principales líneas ferroviarias, la del Ferrocarril Mexicano (México-Veracruz) y la del Ferrocarril Central Mexicano (México-Ciudad Juárez).

⁸⁴ Véase Torre Villar, “El ferrocarril de Tacubaya”, 1960.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 15. La familia Escandón estuvo involucrada en la construcción del tramo de la ciudad de México a la Villa de Guadalupe, el cual fue inaugurado en 1857 y contó con un total de 4.5 kilómetros.



mundo rural como la ganadería o la agricultura de subsistencia y a mediana escala. Debido a la disponibilidad de terreno hubo posibilidad de continuar con el crecimiento urbano.

Tanto la construcción de la estación de Buenavista como la fundación de la colonia Guerrero fueron parte del proceso de modernización urbana de finales del siglo XIX. Su importancia radicó, según la opinión de la prensa de la época, en llenar de actividad y dinamismo lo que hasta entonces era considerado un espacio tranquilo, sin actividad. Según *El Monitor Republicano*, cuando fueron adquiridas las tierras “á un respetable anciano”, estas estaban “aisladas de todo movimiento, tenía la quietud de una eterna soñolencia, de una inmovilidad que tenía el aspecto de una triste y penosa soledad”, más adelante añade:

El porvenir debía cambiar aquella quietud por el movimiento del camino de hierro que enlazará á México con el puerto principal de la República. Una estación construida en estos terrenos debiera ser una grande esperanza, y poco después los cimientos del que ha de ser algún día un gran edificio, daban vida á estos lugares, en que antes solo se dibujaban algunas calzadas por árboles, que hoy desaparecen en el trazo de las calles, donde se levantarán casas que ocupen el lugar del poco ganado á que dieran alimento esos prados.⁸⁶

Así, la irrupción de la industria ferroviaria —y su influencia en la expansión urbana— fue apreciada por los contemporáneos como parte de la modernización de la ciudad, la cual consistía en dinamizar un espacio y recursos hasta antes ociosos, según la visión de esos agentes de la modernidad y sus testigos. De acuerdo con aquellas opiniones, la modernización urbana contribuiría a la mejora material de la ciudad de México y a la moralización de sus habitantes.⁸⁷ Sin duda, la edificación de la infraestructura necesaria para albergar las actividades del ferrocarril, en este caso la estación de Buenavista, fue interpretada como el inicio de un futuro promisorio:

[...] Aquella soledad y su silencio había de convertirse en poco tiempo en un centro de movimiento incesante, porque á esta estación que es la esperanza de vida para esta colonia, veremos llegar mexicanos y extranjeros que de lejanas tierras vienen á visitar la capital de la República y su puerto principal: por esa estación saldrán y llegarán millones de mercancías, exportándose algunas, importándose muchas.⁸⁸

⁸⁶ “La fiesta de Buenavista y de los Ángeles”, México, *El Monitor Republicano*, 1 de julio de 1874.

⁸⁷ Antuñano, “From the ‘Horseshoe of Slums’ to *Colonias Proletarias*”, 2020.

⁸⁸ *Ibid.*

Aunque *El Monitor Republicano* mencionaba que Martínez de la Torre, “con su generosa cesión de terrenos”, había puesto “á precios sumamente baratos muchos lotes á los pobres, trabajadores ó artesanos”, mediante métodos accesibles de pago “se puede decir, para cuando los compradores puedan hacerlo”;⁸⁹ Franco señaló que la adquisición de un lote del recién fraccionado terreno dependió de su tamaño, ubicación y el sector social interesado en adquirir dichos terrenos, contribuyendo con la especulación del valor de la tierra en los linderos de la capital. Debido a la falta de una regulación clara y a la ausencia de sanciones por parte de las autoridades, este proceso fue acentuándose a partir de finales de la década de 1930, lo cual provocó que fuese cada vez más difícil acceder a una vivienda, sobre todo para los sectores populares y obreros.

De acuerdo con Franco, los terrenos que habían ocupado los potreros y la huerta de San Fernando, “la más pequeña y cara, por estar más cerca a la parte urbanizada de la ciudad” fue vendida a José Brillanti, quien revendió los lotes —7 en total— mediante pagos al contado.⁹⁰ Situación similar ocurrió con la tierra del rancho de Los Ángeles, cercano a Nonoalco, la cual fue destinada para fines agrícolas y para la construcción de infraestructura ferroviaria. Por su parte, el espacio ocupado por la hacienda de Buenavista fue vendido en lotes pequeños “con la finalidad de construir habitaciones, en su mayoría después de 1876”.⁹¹ Esto coincide con lo que Ibarra y Becerril apuntan sobre la venta de lotes de la colonia Guerrero: fueron pocos los obreros e indígenas que pudieron adquirir un lote, estos sectores acabarían rentando cuartos en alguna vecindad construida en las inmediaciones de la estación de Buenavista.⁹²

Sobre este punto es necesario resaltar la importancia de la vecindad como forma de habitación de los sectores obreros y populares de la ciudad de México. Si bien la vecindad no era un modelo novedoso en cuanto a la habitación de los pobladores de la capital, dado que sus orígenes se remontan al periodo del Antiguo Régimen novohispano, fue hasta finales del siglo XIX e inicios del siguiente, cuando la forma arquitectónica se popularizó como vivienda de dichos sectores. A diferencia de los proyectos para los sectores medios y altos de la ciudad de México, —los cuales estuvieron estructurados en

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Franco, “Vecinos de la modernidad”, 2018, p. 57.

⁹¹ *Ibid.*, pp. 57-58.

⁹² Ibarra Deras y Becerril Sánchez, “Los ferrocarriles y la transformación de la periferia”, 2022.

viviendas unifamiliares, que integraban en su diseño conceptos de privacidad, higiene y comodidad—, las vecindades comenzaron a proliferar en la zona centro y norte de la capital.

A pesar de la pervivencia de una imagen estereotipada sobre la vecindad, de acuerdo con Quiroz y Boils, no hay una forma única.⁹³ En muchos casos, la construcción fue adaptada a la forma del terreno en donde fue edificada; en otras ocasiones, las viejas casonas coloniales fueron divididas en cuartos más pequeños para albergar a más familias. Quienes han investigado sobre el desarrollo de la vecindad han definido algunas de sus características: en primer lugar, destaca el uso del espacio de forma horizontal, las vecindades de inicios del siglo pasado estuvieron construidas con base en un conjunto de viviendas integradas en un solo edificio, generalmente de uno o dos pisos, con un patio central común. Cada una de las viviendas contaba con uno o dos cuartos, dada la falta de separaciones internas estos espacios fueron llamados “cuartos redondos”.⁹⁴ Aun cuando sus habitantes pudieran subdividir su espacio mediante el uso de biombos, roperos u otros muebles, actividades como cocinar, dormir o comer eran realizadas en el mismo lugar.

En segundo lugar, el patio común ha sido identificado como una parte fundamental de la vecindad. Su importancia radicó no sólo como espacio de circulación, también concentró los servicios para los inquilinos como baños o lavaderos comunitarios, así mismo como lugar de encuentro y sociabilidad —al albergar fiestas o celebraciones como la del santo patrono, bailes o posadas en fechas decembrinas—; aunado a lo anterior, era “la fuente de iluminación natural decisiva, para las viviendas que no dan a la calle, al tiempo que es el espacio fundamental para la ventilación de las mismas. Es el espacio colectivo y a la vez deviene en espacio semiprivado, dado el valor de uso que tiene para las familias que habitan en la vecindad”.⁹⁵

A pesar de estas características, la tipología de la vecindad es variada, tanto en sus dimensiones como en la forma de distribución de las viviendas, de ahí la afirmación de Quiroz: “han existido diversos tipos de vecindades que fueron construidas y que han

⁹³ Quiroz, “Las vecindades del centro de la Ciudad”, 2013; Boils, “La vecindad espacio vital”, 1996, pp. 81-82.

⁹⁴ Boils, “La vecindad espacio vital”, 1996.

⁹⁵ *Ibid.*

respondido a las condiciones de cada época”.⁹⁶ A primera vista, estos espacios por sí mismos no representaron un foco de atención por parte de las autoridades locales. Pero, a partir del deterioro material de las vecindades y su rezago con respecto a la implementación de innovaciones en los servicios y de nuevas ideas sobre el habitar como la higiene, la comodidad o la privacidad, las vecindades quedaron al margen del afán modernizador de las décadas de 1930 y 1940.

Por lo cual, problemas como el hacinamiento, la insalubridad y la carencia de servicios contribuyeron en la generación de una imagen negativa de las colonias o barrios donde predominaba la vecindad como opción de vivienda para los sectores obreros y populares. En este caso, la colonia Guerrero no fue la excepción. Durante su fundación, en esta colonia y posteriormente a lo largo del siglo xx en otras colonias obreras y populares, la gestión de servicios e infraestructura básica (agua potable, drenaje, electricidad) corrió a cargo de los propios habitantes, lo cual demuestra una organización política en torno a demandas asociadas con el desarrollo urbano.⁹⁷ Un fenómeno que se extendió a lo largo del siglo xx y que, en el caso particular de los ferrocarrileros de la ciudad de México, estuvo presente en la década de 1940, cuando grupos de trabajadores se organizaron para demandar la entrega de los predios pertenecientes a Ferrocarriles Nacionales de México que habían suspendido la operación de los servicios de transporte ferroviario en la capital. Es posible definir este proceso como una expansión urbana basada en la necesidad de vivienda y no en proyectos de planificación desde las autoridades, a pesar de sus pretensiones de orden y modernidad. Sobre este punto ahondaré en el último capítulo de esta investigación.

En el caso de la colonia aledaña a la estación de Buenavista, Franco escribe:

Debido a que Martínez de la Torre no pidió permiso al Ayuntamiento para el fraccionamiento de la colonia, no adquirió el compromiso legal de dotarla de servicios [...] ya que se trataba de una colonia que fue vendida a población de bajo nivel socioeconómico, el empresario no promovió la instalación de servicios ante las autoridades [...] Para contrarrestar su delicada situación, los vecinos se

⁹⁶ Quiroz, “Las vecindades del centro de la Ciudad”, 2013, p. 58.

⁹⁷ En la última parte de esta investigación profundizaré en este aspecto a partir de la fundación en la ciudad de México de la colonia obrera ferrocarrilera Felipe Pescador en la década de 1940. En su obra *El leviatán urbano*, Diane E. Davis argumenta que durante los años veinte las demandas del sector obrero estuvieron estructuradas a partir de la precariedad y falta de servicios urbanos y no en términos de clase, aunque reconocieron la pobreza como característica del variado mosaico de trabajadores de la ciudad de México. Véase también Lear, *Workers, Neighbors, and Citizens*, 2001.

organizaron, realizaron una junta de mejoras y solicitaron constantemente la instalación de servicios a la autoridad, lo que lograron de forma paulatina⁹⁸ con sus particularidades, a finales de los años treinta y durante la década de 1940, colectivos de ferrocarrileros demandaron no sólo un pedazo de tierra para construir sus viviendas, sino también la dotación de servicios.

La construcción de la estación de Buenavista rápidamente atrajo a numerosas industrias, comercios y servicios, convirtiéndose en un polo desarrollo:

la colonia Guerrero desempeñó un doble papel urbano. Por un lado, fungió como el hogar de numerosos grupos de trabajadores para quienes las instalaciones ferrocarrileras de Buenavista representaban una fuente de empleo próxima [...] Por otra parte, las peculiares características en cómo se fue fraccionando y lotificando la colonia, resultó un proceso que fue propicio para el establecimiento de talleres, ferreterías y todo tipo de negocios que albergaban las actividades manufactureras, industriales y comerciales que derivaban de la existencia de la estación de Buenavista.⁹⁹

En conclusión, aunque lo expuesto es apenas un atisbo de una historiografía en ciernes, es un indicio de cómo el ferrocarril motivó e influyó en la expansión de los límites de la ciudad de México a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. Es necesario dejar asentado que a pesar de que hice alusión a otras colonias aledañas a estaciones, talleres o patios de maniobras, la escasa investigación y la dispersión de las fuentes sobre los orígenes de dichas colonias ha hecho que me concentre en el caso más estudiado: la colonia Guerrero, la cual es un buen ejemplo de la relación en el desarrollo entre la fundación y fraccionamiento de los terrenos aledaños a la estación de Buenavista y el centro ferroviario en sí mismo. Relación que puede comprenderse mediante el estudio del desarrollo comercial y laboral en la zona circundante a la estación ferroviaria.

1.2 LOS ESPACIOS FERROVIARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO: UBICACIÓN Y FUNCIONES EN UNA URBE EN TRANSFORMACIÓN

Otro aspecto que merece la atención en la relación entre ferrocarril y ciudad son las dinámicas generadas en un espacio común a partir de la experiencia de los trabajadores, los patrones, los usuarios, los habitantes, el gobierno y las autoridades que recorrieron, ocuparon y administraron aquellos lugares, los cuales denomino *espacios ferroviarios*. Estos, en diálogo con las reflexiones de Henri Lefebvre, comprenden las relaciones que

⁹⁸ Franco, "Vecinos de la modernidad", 2018, p. 58.

⁹⁹ Ibarra Deras y Becerril Sánchez, "Los ferrocarriles y la transformación de la periferia", 2022, p. 31.

coexisten simultáneamente en ellos. Aunque los límites, físicos o artificiales, lleven a pensar la infraestructura ferroviaria y la ciudad como lugares separados: “[...] *Los espacios sociales se interpenetran y/o se yuxtaponen*. No son cosas que limitan entre sí, colindantes, o que colisionan como resultado de la inercia”.¹⁰⁰ Por el contrario, debido a la intervención de las actividades humanas, tienen lugar nuevas dinámicas que no corresponden únicamente a la ciudad o a los lugares asociados con el ferrocarril, se produce un nuevo espacio social que “comienza a aparecer en su hipercomplejidad: unidades individuales y particulares, puntos fijos relativos, movimientos, flujos y ondas, los unos se compenetran, los otros se enfrentan”.¹⁰¹

Por lo tanto, hay que concebir los espacios ferroviarios más allá de la dinámica de las relaciones sociales propias de las estaciones, talleres u otras edificaciones relacionadas con el servicio de transporte ferroviario; es decir, en su relación con la ciudad en conjunto, como una relación fluida entre ambos lugares. Como pretendo demostrar, durante la década de 1920 y, en buena medida, a lo largo del siglo XX, los espacios ferroviarios fueron parte fundamental de la vida cotidiana en la ciudad, al menos hasta que la política de movilidad privilegió el uso del automóvil y la construcción de nuevas calles y avenidas.

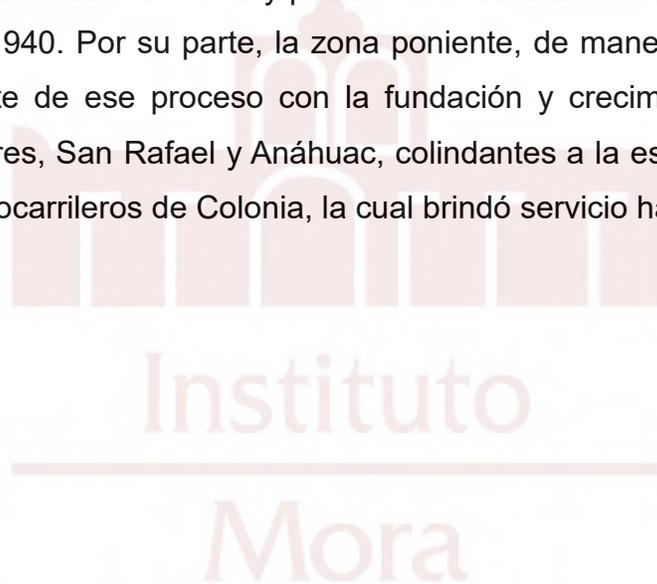
Como se aprecia en el MAPA 1, desde finales del siglo XIX, las áreas circundantes al centro de la ciudad de México fueron puntos de entrada y de salida para las diferentes líneas del ferrocarril. Por lo tanto, las zonas norponiente, oriente y sur de la ciudad concentraron la infraestructura ferroviaria, bajo esta lógica, los espacios ferroviarios parecen que fueron lugares periféricos en cuanto a su localización geográfica; sin embargo, son centrales en la vida económica y social de la capital. A pesar de ello, a partir de finales de la década de 1930, con el cierre de las primeras estaciones en la ciudad de México, en medio de un proceso de modernización y expansión urbana, la infraestructura ferroviaria quedó en las inmediaciones del centro de la capital. Esta situación generó problemáticas tanto para los trabajadores como para los habitantes circundantes a los espacios

¹⁰⁰ Lefebvre, *La producción del espacio*, 2013, p. 143. Cursivas en el original.

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 144. Para ejemplificar esto, Lefebvre recurre a la distinción entre espacio rural y espacio urbano, argumenta que el espacio social se produce, en este sentido, mediante la relación dialéctica de las “formas sociales” que no se inscriben en el espacio preexistente, sino son el “resultado de la novedosa relación espacial”.

ferroviarios; por ejemplo, los constantes accidentes entre locomotoras y automóviles, los cuales fueron cada vez más cotidianos en el día a día de la gente.¹⁰²

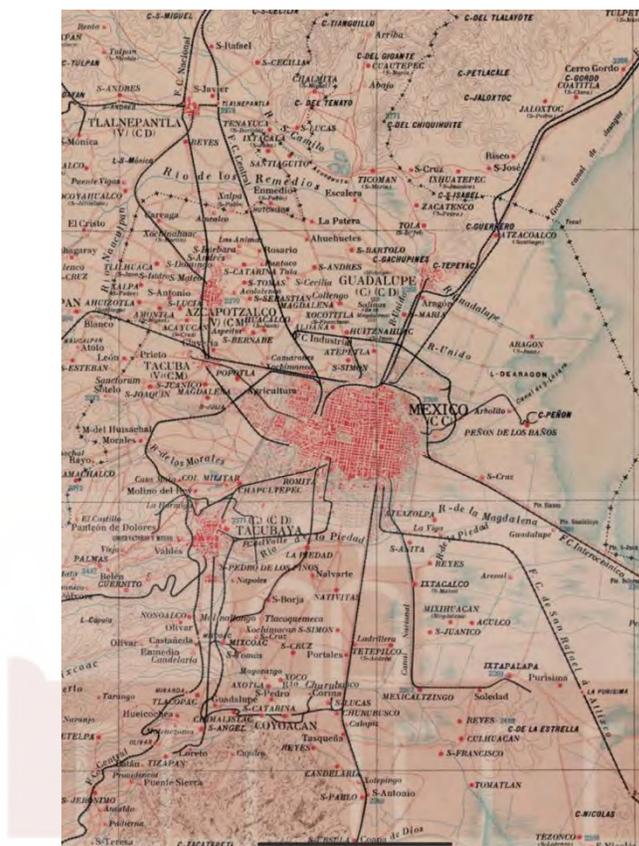
La ciudad de México, debido a su carácter de centro político y económico del país, albergó las oficinas generales de Ferrocarriles Nacionales de México —localizadas en la calle de Bolívar número 19—, así como de las demás compañías ferroviarias. Además de ser el centro administrativo de la industria ferroviaria, en la periferia de la ciudad estuvieron localizadas las estaciones de Buenavista, Colonia, San Lázaro, Nonoalco y Peralvillo, como se muestra en el MAPA I, donde puede observarse cómo las principales líneas ferroviarias delimitaron a la ciudad, de ahí la afirmación que la infraestructura ferroviaria motivó el crecimiento urbano, como se observan en los mapas de años posteriores donde puede constatarse el fraccionamiento y poblamiento de la zona norte y oriente de la capital entre 1920 y 1940. Por su parte, la zona poniente, de manera menos vertiginosa, también formó parte de ese proceso con la fundación y crecimiento de las colonias Cuauhtémoc, Anzures, San Rafael y Anáhuac, colindantes a la estación de pasajeros y al hospital para ferrocarrileros de Colonia, la cual brindó servicio hasta 1937.



¹⁰² Enrique López Lara, en su artículo “Urbanismo y ferrocarril”, apunta que cuando la ciudad sobrepasa al ferrocarril, este se convierte en una barrera y genera problemas de funcionalidad y de seguridad, particularmente vial, algunos de los inconvenientes que apunta López son el ruido, la contaminación y los pasos peatonales.



MAPA I: VÍAS DEL FERROCARRIL DE ENTRADA Y SALIDA DE LA CIUDAD DE MÉXICO (1909-FRAGMENTO)



FUENTE: Ferrocarriles con sus conexiones y ramales industriales en la ciudad de México, 29 de diciembre de 1909, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Patios y líneas, Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Las vías y las estaciones fueron dos elementos imprescindibles para el servicio del ferrocarril. A diferencia de otros medios de transporte utilizados antes, los trenes requerían una infraestructura particular para la administración, mantenimiento, reparación y funcionamiento de las locomotoras y otro tipo de material rodante. En la ciudad de México fueron edificadas las estaciones terminales de las principales líneas ferroviarias, su importancia y jerarquía estuvo marcada por su tamaño, ornamento y equipamiento. Las estaciones de pasajeros y de carga fueron acompañadas de oficinas administrativas; talleres de diferentes especialidades, también llamados “casas redondas” —como pintura, carpintería o fundición—; cobertizos para herramientas; casas para empleados y trabajadores, tanques de agua y aceite, casetas de vigilancia, entre otros inmuebles.

Si bien a lo largo de las líneas ferroviarias existían pequeñas estaciones, apenas con lo indispensable para brindar el servicio diario, las estaciones de ciudades importantes o terminales se diferenciaban por su tamaño e instalaciones. Entonces, las

dimensiones de la estación era un símbolo de importancia dentro del sistema ferroviario, sobre este tema Alejandro Semo señala: “en nuestro país el uso de las estaciones del ferrocarril tuvo orígenes muy diversos: desde la construcción de grandes centrales con la arquitectura europea más actualizada, construidas con amplios vitrales, acero y concreto, hasta la adaptación de inmuebles históricos, la construcción de sencillas edificaciones de madera o la construcción de estaciones específicas para ese uso”.¹⁰³ A pesar de esta diversidad, un elemento compartido entre las estaciones de la ciudad de México fue su tamaño y los materiales con que fueron construidas.

Las IMÁGENES 1, 2 y 3, corresponden a las estaciones Buenavista, Colonia y San Lázaro, respectivamente. Las tres presentaban un diseño similar, el tamaño destacaba entre los edificios a su alrededor o la ausencia de ellos. En sus espacios no sólo ocurría el ascenso y descenso de pasajeros o mercancías, el acomodo de los trenes para su salida o la venta de boletos; también había oficinas de telégrafos, taquillas, salas de espera separadas por clase, cuartos para almacenar el equipaje y, también, oficinas del servicio *express*, es decir, para el correo, la paquetería y el traslado de valores. A fuera, escribe Michael Matthews, “Railways stations, as described by writers and depicted by artist, were bustling and crowded areas with passengers waiting to depart, family and friends waiting for arrivals, and a host of vendor selling newspapers, books, and local foods such as *atole* and *tamales*, usually to third-class riders”,¹⁰⁴ tal y como se aprecia en la segunda imagen que presenta a un par de niños con lo que parecen ser periódicos bajo el brazo y el discurrir de los tranvías fuera de la estación.

¹⁰³ Semo, *El Ferrocarril en México (1880-1900)*, 2019, p. 201.

¹⁰⁴ Matthews, *The Civilizing Machine*, 2013, p. 7.



IMAGEN I: VISTA DE LA FACHADA DE ESTACIÓN DEL FERROCARRIL MEXICANO



FUENTE: Colección Archivo Casasola, Fototeca Nacional, Ca. 1905, Ciudad de México, Distrito Federal, MID 77_20140827-134500:122557.

IMAGEN II: VISTA DE LA ESTACIÓN COLONIA



FUENTE: Colección Culhuacán, Fototeca Nacional, Ca. 1910, Ciudad de México, Distrito Federal, MID 77_20140827-134500465599.

IMAGEN III ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE SAN LÁZARO UBICADA EN LA CALLE DEL ROSARIO



FUENTE: Colección Archivo Casasola, Fototeca Nacional, Ca. 1910, Ciudad de México, Distrito Federal, MID 77_20140827-134500:5159.

Junto a los servicios de transporte de pasajeros o carga, estaciones como Buenavista albergaron espacios destinados a la reparación y el mantenimiento de locomotoras y demás equipo rodante, construyendo complejos centros de trabajo, en donde interactuaban empleados administrativos y oficios manuales como mecánicos, carpinteros, pañeros, pintores o herreros (véase PLANO I). No por nada el mundo del trabajo ferroviario es uno de los más diversos, estratificados y jerarquizados dentro de la industria, aspectos que retomaré en el siguiente capítulo.

PLANO I: PROYECTO DE VÍAS PARA EL PATIO DE LA ESTACIÓN UNIÓN EN BUENAVISTA



FUENTE: Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Patios y líneas. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Por su parte, la infraestructura ferroviaria local vinculó el centro de la urbe con las municipalidades cercanas y con algunos municipios del Estado de México, por ejemplo, con Zumpango o Texcoco, esa fue la función del Ferrocarril de Cintura o del Ferrocarril del Desagüe del Valle de México. En el caso de este último, por ejemplo, en una semana común de abril de 1937, los pasajeros que ascendían y descendían de la estación terminal —localizada a un costado de la penitenciaría de la ciudad de México— rondaban los 1 400 aproximadamente, con un promedio de 200 pasajeros por día. De acuerdo con el informe elaborado por la gerencia, durante el fin de semana los pasajeros aumentaban considerablemente, por lo cual eran programadas entre ocho y nueve corridas diarias entre las siete y las 20 horas.¹⁰⁵

Por otro lado, los ferrocarriles propiedad de las grandes compañías tuvieron como función principal el abasto de la ciudad y la redistribución de mercancías procedentes de otras regiones del país. Es decir, la ciudad de México fue el principal nodo ferroviario del país y, por lo tanto, fue el centro comercial por excelencia, punto de encuentro de las principales líneas ferroviarias, las cuales corrían hacia la frontera con Estados Unidos y el puerto de Veracruz para que ahí fueran embarcadas las mercancías destinadas al mercado exterior, así como para el abasto de productos y materias primas para el consumo de la población y la industria local a su regreso.¹⁰⁶ De tal manera, la capital fungió como un gran centro de abastecimiento y de redistribución.

En cuanto al transporte de pasajeros, autores como Tirado y Medina coinciden en que el ferrocarril motivó la migración hacia los centros ferrocarrileros que, a finales del siglo XIX, comenzaban a conformarse, tal era el caso de Guadalajara, Puebla y, por supuesto, la ciudad de México. Ya fuese por motivos laborales o personales, entre los años veinte y treinta la movilidad de pasajeros fue en aumento, así lo demuestran los ingresos derivados del traslado de pasajeros. Sobre este punto, el caso de la estación Colonia es interesante. En cuanto a importancia, ocupaba un lugar secundario en el traslado de

¹⁰⁵ Informe del número de pasajeros manejados por día en todos los trenes de llegada y salida de la Ciudad de México-Ferrocarril del Desagüe, 1 de mayo de 1937, en Archivo Histórico de la Ciudad de México (a partir de ahora AHCDMX), Departamento de Obras Públicas, Caja 08, exp. 11-5, s/f. Los documentos que corresponden al Departamento de Obras Públicas, del fondo Departamento del Distrito Federal, son los únicos que han sido catalogados y descritos, por lo cual, facilitan la labor de investigación, otras dependencias que formaron parte de la administración del Distrito Federal siguen sin catalogar. Agradezco al personal del AHCDMX por la ayuda brindada durante la consulta.

¹⁰⁶ Haber, *Industria y subdesarrollo*, 1992.

pasajeros en la capital hasta su cierre en septiembre de 1937, en el tercer trimestre de ese año, los administradores reportaron aumentos en sus ingresos en relación con el mismo periodo un año antes: en 1936, los ingresos por pasajes en primera clase habían sido de \$164 587.25 pesos, un año después fueron recaudados \$183 987.67 pesos; los pasajes en segunda clase mostraron la misma tendencia.¹⁰⁷

Ariel Rodríguez Kuri, en su libro *Historia del desasosiego*, resaltó la importancia del ferrocarril en el abasto de la urbe. En 1915, en plena lucha armada entre las diferentes fuerzas revolucionarias, la ciudad de México padeció hambruna y distintas epidemias. El desabasto no fue consecuencia sólo de granos o de carne, también influyó “la imposibilidad material de transportar los alimentos a la ciudad, en virtud del requisamiento general de locomotoras, furgones y bestias de tiro y carga por parte de las facciones contendientes”.¹⁰⁸ Las estaciones de San Lázaro, Nonoalco y Buenavista (del Ferrocarril Central Mexicano y del Mexicano) concentraron la llegada de materias primas y artículos de primera necesidad, así como los principales alimentos para el abasto de la capital, tales como frutas, legumbres, maíz, trigo, cebada, garbanzo, arroz, aceite, cerveza, tabaco, leña, carbón, entre otros víveres.¹⁰⁹ Como mencioné anteriormente, el ferrocarril influyó en el proceso de la urbanización y también en su cotidianidad al concentrar la llegada de alimentos y de materias primas para la capital. Así, el funcionamiento del ferrocarril y las actividades que tuvieron lugar en la infraestructura destinada para su funcionamiento marcaron, en gran medida, los ritmos de la urbe.

A partir de los informes rendidos por la Oficina de Estudios del Problema Urbano y Ferrocarrilero de la Ciudad de México —la cual funcionó entre 1937-1938, integrada por representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la Secretaría de Recursos Hidráulicos, el Departamento del Distrito Federal y funcionarios de Ferrocarriles Nacionales de México y de otras compañías pequeñas que operaban en la ciudad

¹⁰⁷ Ingresos habidos en las estaciones principales por distintos conceptos sueldos pagados-flete remitido-pasajes-miscelánea, segundo y tercer trimestre de 1937, en AHCDMX, Departamento de Obras Públicas, Caja 59, exp. 202/23, s/f. El informe del trimestre anterior mencionaba que los ingresos de la estación Colonia habían disminuido en relación con los gastos, esa fue la tendencia durante el año previo al cierre definitivo de la estación. Con respecto a 1936, la estación sufrió pérdidas antes de finalizar sus operaciones, lo que puede explicarse por el paulatino traslado de los servicios de transporte de mercancías y de pasajeros a la estación de Buenavista.

¹⁰⁸ Rodríguez, *Historia del desasosiego*, 2010, p. 109.

¹⁰⁹ M. R. García, “Comercio, Finanzas, Industrias, Navegación”, *El Heraldo de México*, 7 de septiembre de 1920.

de México—¹¹⁰ conocemos el volumen de mercancías transportadas dentro de la capital mexicana (véase GRÁFICA I). Entre 1921 y 1934, fueron transportadas en promedio 2 742 millones de toneladas por kilómetro,¹¹¹ mientras que a nivel nacional —cifra que contempla la totalidad del sistema ferroviario— el promedio ascendía a un total de 3 335 millones de toneladas. Así mismo, durante los años veinte el aumento en el volumen de mercancías transportadas fue constante: para 1921 la cifra era de 1 800 millones de toneladas, al final de la década, el total ascendía a 3 400 millones de toneladas.

El aumento registrado correspondió, en gran medida, a la progresiva pacificación del país, al dejar atrás la etapa más violenta de la revolución.¹¹² A pesar de la destrucción de vías y de equipo rodante, tanto la mano de obra como las locomotoras y vagones volvieron a ocuparse para el transporte de pasajeros y de mercancías. Este fenómeno es perceptible en la citada gráfica, al observar el aumento progresivo en los años posteriores a 1921. Otro hecho constatable es el impacto de la crisis de 1929, cuando hubo un descenso en el número de mercancías transportadas a nivel local y nacional, situación prolongada hasta 1933, cuando fueron visibles los signos de recuperación.

Por otro lado, en 1937, la misma dependencia preparó un mapa para representar la manera en que las mercancías eran distribuidas en la ciudad de México entre los diferentes Cuarteles Mayores, divisiones territoriales y administrativas de la época (véase GRÁFICA II). A partir del movimiento de los camiones que retiraban las mercancías de las

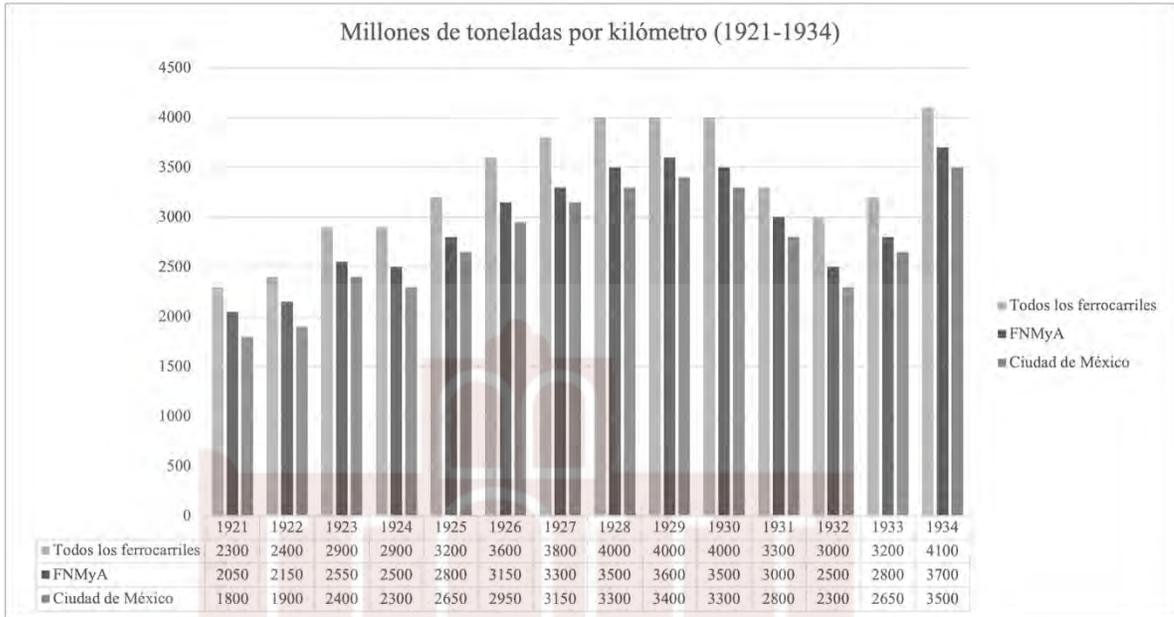
¹¹⁰ Guajardo, “Tecnología, poder e infraestructura”, 2021. La creación de la Comisión de Estudios del Problema Urbano Ferrocarrilero tuvo como finalidad analizar y proponer soluciones integrales al tráfico ferroviario en la ciudad de México y el Valle de México. Aunque la mayor parte de sus propuestas no fueron concretadas, sentaron las bases para la concentración del servicio de transporte de carga en el oriente, norte y noreste de la ciudad de México. Los informes producidos por la Comisión comprenden información de la década de 1920 hasta finales de los años treinta.

¹¹¹ Las toneladas por kilómetro es una unidad de métrica utilizada por los servicios de transporte para evaluar la eficiencia y el rendimiento; se refiere a la cantidad de carga transportada a lo largo de un kilómetro. Para conocer este valor se divide el total de toneladas transportadas entre el número total de kilómetros recorridos.

¹¹² Es necesario mencionar que el tema de la pacificación del país es controvertido, si bien las acciones armadas disminuyeron a partir del triunfo de la facción sonorenses, entre 1920 y 1930 hubo algunos levantamientos militares que provocaron nuevos enfrentamientos armados, aunque fueran en su mayoría de carácter regional, por ejemplo, la rebelión de Adolfo de la Huerta. Por otra parte, la guerra cristera (1926-1929) fue un acontecimiento que implicó la intervención armada por parte del nuevo gobierno posrevolucionario y su ejército. Es decir, aunque durante los años veinte el nuevo orden político buscó establecer nuevas alianzas con los diferentes sectores sociales, así como mecanismos institucionales para la resolución de conflictos, hubo actores que optaron por la insurrección y las acciones armadas para defender sus intereses dentro del nuevo escenario político posrevolucionario. Por lo cual, es importante tener en consideración los matices sobre la pacificación del país durante la década de 1920.

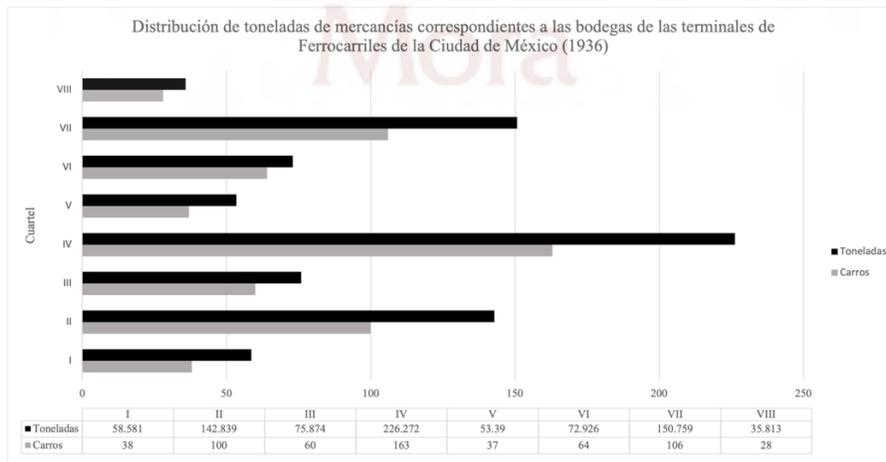
bodegas de las terminales ferroviarias de la capital, la Oficina de Estudios del Problema Urbano y Ferrocarrilero señaló que los cuarteles II, IV y VII concentraban tanto el movimiento de mercancías y materias primas como el número de carros para su traslado.

GRAFICA I: MILLONES DE TONELADAS POR KILÓMETRO (1921-1934)



Fuente: Elaboración propia a partir de Estadística de toneladas-kilómetro, Ferrocarriles Nacionales de México, 1936-1937, en AHCDMX, Departamento del Distrito Federal, Obras Públicas, Caja 8, exp. II-9.

GRÁFICA II: DISTRIBUCIÓN DE TONELADAS DE MERCANCÍAS CORRESPONDIENTES A LAS BODEGAS DE LAS TERMINALES DE FERROCARRILES DE LA CIUDAD DE MÉXICO (1936)

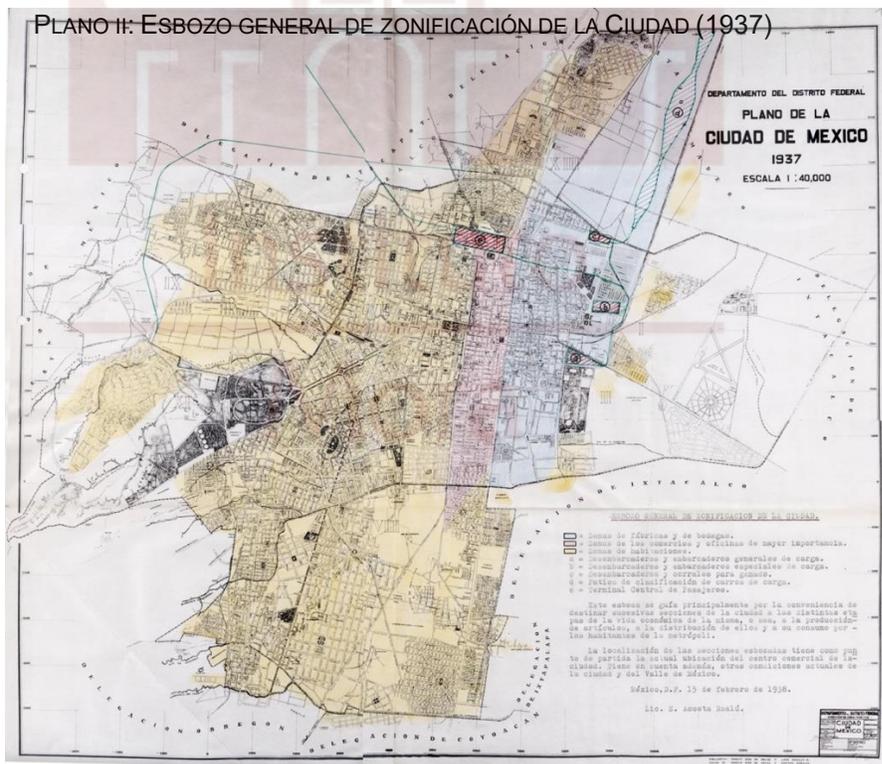


FUENTE: Elaboración propia a partir de Cartograma del movimiento en la Ciudad de México de la mercancía transportada por ferrocarril, Mayo de 1937, en AHCDMX, Departamento del Distrito Federal, Obras Públicas, Caja 8, exp. II-2.

La concentración de actividades en cada uno de los cuarteles mencionados explica la tendencia en el transporte de mercancías. Al entrecruzar la información



representada en la GRÁFICA II con el MAPA II, titulado *Esbozo general de zonificación de la Ciudad (1937)*, elaborado por la misma Oficina de Estudios del Problema Urbano y Ferrocarrilero, se obtienen tres zonas caracterizadas por actividades industriales, comerciales y habitacionales de la ciudad de México (véase MAPA II). Así, la actividad del Cuartel II estuvo definida por la presencia de fábricas y de bodegas; por su parte, el Cuartel IV era una zona de amplio flujo de mercancías, dado que sus inmediaciones eran ocupadas por “los comercios y oficinas de mayor importancia”. La colindancia entre ambos cuarteles es un indicio del intercambio de bienes entre ambos espacios, aunado a que en un rango próximo a los cuarteles II y IV estaban localizadas las estaciones de San Lázaro del Ferrocarril Interoceánico y la del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, las cuales combinaban el transporte de mercancías y pasajeros. En el caso del Cuartel VII, mayoritariamente habitacional, debe su importancia a la vecindad con la estación de carga más importante de la ciudad: Nonoalco.



FUENTE: Emplazamientos de las obras ferroviarias y rutas de autobuses para conectar el eje de San Juan de Letrán-Sta. María la Redonda con el resto de la ciudad, en AHCDMX, Fondo Departamento del Distrito Federal, Obras Públicas, Caja 8, exp. II-3.

A partir de lo presentado, queda claro que la función de la infraestructura ferroviaria fue el abastecimiento local y la distribución de mercancías a otros estados de la república.



Así lo demuestra la comparación entre las toneladas por kilómetro transportadas en la ciudad de México y las correspondientes al conjunto del sistema ferroviario nacional, las cuales no guardan una diferencia considerable, reforzando la idea de que, prácticamente, toda mercancía pasaba por la capital ya fuese como destino final o no.¹¹³

La aparente dispersión de la infraestructura ferroviaria por las zonas aledañas al centro de la ciudad de México fue transformándose en las décadas posteriores. Particularmente, entre 1940 y 1950, el objetivo fue concentrar el tráfico de mercancías y de pasajeros en lugares específicos en la zona norte y noreste de la capital, debido al paulatino crecimiento industrial en lugares como la zona industrial de Vallejo en Azcapotzalco,¹¹⁴ Tlanepantla y el Fraccionamiento Industrial Xalostoc, ambos en el Estado de México. Esta iniciativa llevó a la planificación y construcción en los años cincuenta de las estaciones Terminal de Buenavista, Pantaco y la Terminal del Valle de México, dando paso a la desaparición de gran parte de la infraestructura ferroviaria de la capital (véase TABLA I).

En este proceso de cierre de estaciones, talleres, patios de maniobras y de la suspensión del servicio de transporte ferroviario, la estación Colonia fue la primera en sufrir las consecuencias, ya que fue clausurada para el transporte de pasajeros en septiembre de 1937. Previamente, de manera paulatina, los servicios brindados por esta estación enclavada en las cercanías del Paseo de la Reforma y el cruce con Insurgentes fueron trasladados a la nueva Estación Central de Buenavista.

¹¹³ El libro *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)* de Sandra Kuntz, clásico de la historiografía sobre los ferrocarriles en México, demuestra la importancia de estudiar el volumen de carga transportada, así como sus destinos finales, con la intención de conocer la construcción de mercados regionales a partir del impacto de la infraestructura ferroviaria.

¹¹⁴ Guajardo, "Tecnología, poder e infraestructura", 2021; Candelario, "Industrial Vallejo", 2019.



TABLA I. ESTACIONES FERROVIARIAS MÁS IMPORTANTES EN LA CIUDAD DE MÉXICO PARA LA DÉCADA DE 1920

Estación	Inicios de la obra	Fecha de inauguración	Fecha de desaparición o cierre	Ferrocarril
Buenavista	1860	1874	1950	Ferrocarril Mexicano
Buenavista	1884	1888	1936	Ferrocarril Central Mexicano
Estación Central de Buenavista	1935	1936	1957	Ferrocarriles Nacionales de México
San Lázaro	1888	1893	1974	Ferrocarril Interoceánico
Colonia	1894	1896	1937	Ferrocarril Nacional Mexicano
Peralvillo	1888	1900	1970	Ferrocarril Hidalgo y Nordeste
Terminal de Buenavista	1949	1958	Funcionando	Ferrocarriles Nacionales de México
Pantaco	-	1958	Funcionando	Ferrocarriles Nacionales de México
Terminal del Valle de México	1949	1956	Funcionando	Ferrocarriles Nacionales de México

FUENTE: elaboración propia a partir de los datos de Guajardo, et. al., *Los ferrocarriles en la Ciudad de México*, 2018.

1.3 EL CIERRE DE LOS PRIMEROS ESPACIOS FERROVIARIOS: ESTACIÓN COLONIA

Por su cercanía con la Avenida de Paseo de la Reforma y por las facilidades para desplazarse hacia el centro de la ciudad mediante el uso de tranvía o coche —como se observa en la citada IMAGEN 2—, la estación Colonia fue un punto crucial para los pasajeros que llegaban o dejaban la capital. Al interior de la estación era posible encontrar el servicio de telégrafo, la cafetería y el *express*, los cuales satisfacían las necesidades de los usuarios al momento de esperar la llegada de sus familiares y amigos o simplemente para hacer más ameno el momento antes de abordar el tren.

El edificio principal —de mampostería, con techo de teja y lamina— estaba integrado a un conjunto de inmuebles destinados al archivo, las bodegas, la planta eléctrica, el taller eléctrico, las habitaciones para empleados y, aún más importante, el hospital de dos pisos para la atención de los ferrocarrileros, donde no sólo eran tratados los ferrocarrileros residentes de la ciudad de México, sino a todos los trabajadores del sistema ferroviario nacional que necesitaban atención médica en alguno de sus departamentos de

especialidad, tales como el de sífilis, oído, ojos, nariz y garganta.¹¹⁵ Al igual que Buenavista, la estructura de la estación de Colonia era un espacio complejo no sólo por el número de edificios, sino por las relaciones laborales y sociales que ahí sucedían.

No obstante, entre los espacios ferroviarios de la ciudad de México, Colonia fue la primera estación en cerrar sus puertas al transporte de pasajeros. Este acontecimiento fue el inicio de un proceso que culminó a finales de los años cincuenta, cuando la estación de carga de Nonoalco cerró y los ferrocarrileros fueron desplazados de sus puestos de trabajo; posteriormente, los terrenos ocupados por la estación de carga fueron cedidos —alrededor de un millón de metros cuadrados— para la edificación del Conjunto Urbano López Mateos, mejor conocido como: Nonoalco-Tlatelolco o simplemente Tlatelolco, inaugurado el 21 de noviembre de 1964.¹¹⁶ Aunado a lo anterior, fueron expulsados más de 7 000 habitantes de vecindades y colonias populares cercanas; de acuerdo con Manuel Perló Cohen, fueron destruidas más de mil viviendas y casas de las colonias Guerrero, San Simón y Peralvillo para llevar a cabo el proyecto del conjunto habitacional.¹¹⁷ Es necesario recalcar, de acuerdo con las investigaciones sobre la construcción del conjunto habitacional Nonoalco, que quienes habitaban en las inmediaciones de la estación de carga no fueron tomados en cuenta para vivir ahí.

Al final, el cierre de espacios ferroviarios tuvo como objetivo resolver los problemas ocasionados por el tránsito de los trenes por el centro de la ciudad de México. Como adelanté al inicio de este capítulo, a finales del siglo XIX, la planeación y construcción de la infraestructura ferroviaria provocó un “efecto barrera”, limitando el crecimiento urbano, aunque fuera momentáneo. Al continuar la expansión urbana, los espacios ferroviarios representaron un problema al quedar en el corazón de la urbe: “por la propia dinámica demográfica y económica, ambas expansivas, las estaciones quedaron dentro de la propia ciudad, a veces con centralidad derivada de sus efectos polarizadores”.¹¹⁸ Esta

¹¹⁵ Vélez Rocha, “En pro de una ciudad moderna”, 2017.

¹¹⁶ Perló Cohen, *Uruchurtu. El Regente de Hierro*, Tomo 2, 2023. Dicho predio era ocupado por los patios de maniobras, talleres y estación de Nonoalco y sus alrededores fueron habitados por ferrocarrileros sindicalizados; por otra parte, “se encontraban también pequeños almacenes pertenecientes a la estación de Buenavista y grupos de viviendas irregulares que formaban parte de la denominada “Herradura de Tugurios”.

¹¹⁷ Vargas Zetina, “El Conjunto Urbano Nonoalco-Tlatelolco”, 2019 citado en Perló Cohen, *Uruchurtu, El Regente de Hierro*, Tomo 2, 2023, p. 139.

¹¹⁸ López Lara, “Urbanismo y ferrocarril”, 2005, p. 18.

situación fue acentuándose entre 1930 y 1950, cuando la ciudad de México atravesó por una nueva oleada modernizadora caracterizada por el fraccionamiento de nuevas colonias,¹¹⁹ la planificación y construcción de nuevas calles, avenidas y distribuidores viales y los proyectos de reordenamiento urbano.

Para lograr los objetivos del proyecto modernizador urbano, era necesario replantear la ubicación de la infraestructura ferroviaria de la ciudad de México. En 1929, Plutarco Elías Calles fue nombrado como responsable de la reorganización de FNM, para lo cual integró una comisión, de la cual formaron parte el secretario de Hacienda, Luis Montes de Oca y el ingeniero Javier Sánchez Mejorada, presidente ejecutivo de Ferrocarriles Nacionales de México y ex secretario de Comunicaciones y Obras Públicas. Entre las conclusiones más importantes de la Comisión estuvo la orientación hacia el norte de la ciudad.¹²⁰ A partir de esto, en las décadas posteriores la tendencia sería alejar los espacios ferroviarios del centro de la ciudad y concentrar los servicios de transporte de pasajeros y de carga en las zonas norte y noreste del entonces Distrito Federal, a partir de los proyectos para las nuevas estaciones de Buenavista, Pantaco y la Terminal del Valle de México, estas dos últimas orientadas exclusivamente al transporte de carga.¹²¹

De esta manera, el 4 de octubre de 1938, el presidente del consejo administrativo de la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México, Salvador J. Romero, comentó a los demás consejeros que la estación Colonia sería demolida en enero del año siguiente, sus palabras estaban sustentadas en “informes ciertos”, así lo afirmó. Sin embargo, los trabajos de desmantelamiento comenzaron hasta 1940, después de inaugurada la nueva Estación Central de Buenavista, la cual reafirmó su primacía en el transporte de pasajeros en la ciudad de México.

¹¹⁹ La formación de nuevas colonias buscó solventar el gran problema de vivienda en la ciudad de México; el cual, desde la década de 1920, era considerable y que por razones del aumento demográfico fue acentuándose a lo largo del siglo XX. Aunado a lo anterior, hay que considerar que estas nuevas colonias no siempre gozaron de una planificación previa. En el caso del sector obrero y de los sectores populares, la fundación de colonias fue consecuencia de la necesidad, pero abonaron a la expansión urbana. Un fenómeno no siempre presente en la historiografía urbana, como analizaré en el último capítulo de esta investigación.

¹²⁰ Guajardo, “Tecnología, poder e infraestructura”, 2021.

¹²¹ Perló Cohen, *Uruchurtu, El Regente de Hierro*, Tomo 2, 2023; Guajardo, “Tecnología, poder e infraestructura”, 2021; Rey Hernández, “De la herradura de tugaros al proyecto urbano”, 2021; Franco, “Vecinos de la modernidad”, 2018.

Desde finales de los años veinte, el gobierno local y el federal pusieron énfasis en lo que Diane E. Davis llamó “la reconstrucción espacial y económica de la ciudad”.¹²² En gran medida, la reconstrucción significó la modernización y la reorganización de la ciudad de México. Uno de los artífices de este proyecto fue el arquitecto y urbanista Carlos Contreras, para quien la planeación urbana era un “instrumento para organizar y gestionar el desarrollo económico del país”.¹²³ En este sentido, para Contreras la “cuestión de la Ciudad de México” estaba relacionada con fortalecer el carácter nodal de la capital para procurar el desarrollo nacional, sin dejar de lado la calidad ambiental, paisajista y de vida de las personas.

Las propuestas desarrolladas por Contreras fueron parte de todo un movimiento en favor de la planificación urbana. Esto quedó demostrado mediante una serie de leyes, reglamentos y congresos que tuvieron lugar entre los años veinte y treinta del siglo XX. Sólo para ejemplificar esto, basta señalar lo siguiente: en 1921 fue expedido el Reglamento de Construcciones; en 1930, se realizó el Primer Congreso Nacional de Planificación y fue legislada la Ley sobre Planeación General de la República y tres años después, se publicó la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California.

Aunado a lo anterior, en 1933, después de su estadía en Estados Unidos, Carlos Contreras elaboraría el Plan Regulador para el Distrito Federal. La forma de comprender la recepción y trascendencia del Plano Regulador es aún tema de debate. Por un lado, hay quienes afirman que este proyecto debe ser entendido apenas como el enunciado de una serie de ideas que no fueron llevadas a la práctica, “debe verse sólo como el enunciado de los lineamientos para futuros estudios”;¹²⁴ por otro lado, quienes consideran que, a pesar de no llevarse a cabo de manera plena, sí fue implementado parcialmente y “serviría como modelo para el desarrollo urbano de la capital en las décadas posteriores”.¹²⁵

Aunque durante la investigación no hallé evidencia de la participación de Contreras en la planificación del cierre de la Estación Colonia y su posterior aprovechamiento como

¹²² Davis, *El Leviatán urbano*, 1999, p. 9.

¹²³ Valenzuela Aguilera, “La modernidad reinventada”, 2017, p. 748.

¹²⁴ Escudero Morales, “Carlos Contreras y el Distrito Federal”, 2013, p. 327.

¹²⁵ Valenzuela Aguilera, “La modernidad reinventada”, 2017, p. 756.



“vía-parque”, a la luz del Plan Regulador de 1933 y de algunas de sus ideas es posible enmarcar la clausura del espacio ferroviario en la modernización y reorganización urbana de las décadas de 1920 y 1930, cuya influencia de Contreras es imborrable. Primero, en el capítulo tercero, titulado “Sistema circulatorio y medios de transporte”, hizo énfasis en tres aspectos: a) distintos tipos de vías (bulevares, canales, de tránsito rápido); b) construcción de dos “arterías”, una que recorriera de norte a sur y otra de oriente a poniente, así como dos circuitos de circunvalación y c) la introducción de las “vías-parque”, “las cuales retomaban la idea de los *Parkways* contenidos en el Plan Regional de Nueva York y sus Alrededores”.¹²⁶

Segundo, sobre el transporte ferroviario en la ciudad, Contreras fue partidario del cierre espacios ferroviarios y la concentración de servicios en tan sólo algunos puntos de la ciudad. Entre las propuestas estuvieron: eliminar el derecho de vía del Ferrocarril Nacional hacía Laredo, en el mismo sentido, argumentó en favor de la clausura de la estación de San Lázaro del Ferrocarril Interoceánico y en construir en su lugar una estación de autobuses —la cual fue una realidad tiempo después, popularmente conocida como la TAPO (Terminal de Autobuses del Oriente)—; también, propuso electrificar los ferrocarriles de México-Toluca y México-Cuernavaca.¹²⁷ En síntesis: “Para reestructurar el sistema ferroviario de la zona central, la estrategia visualizaba en primera instancia, la reducción del número de derechos de vía que ingresaban a la ciudad para restringirlas a sólo cuatro vías férreas”.¹²⁸

A partir de lo anterior, las ideas de Contreras fueron proyectadas en el caso de la estación Colonia. De manera paralela a lo que ocurría entre los especialistas en el reordenamiento urbano, Ferrocarriles Nacionales de México —mediante la Comisión de Estudios del Problema Urbano Ferrocarrilero— proyectó la concentración del transporte de carga y pasajeros en dos puntos de la ciudad de México (véase PLANO III), el cual llevó por nombre “Nueva Terminal México Peñón-5”. El proyecto de Peñón-5 tendría un costo aproximado de 19 millones de dólares y serían construidas un total de 65.5 kilómetros de nuevas vías en los terrenos despejados a partir del cierre de las estaciones de Peralvillo y Nonoalco. Como se observa en el PLANO III, la propuesta era la construcción de una

¹²⁶ *Ibid.*, p. 758.

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ *Ibid.*, p. 750.



“circunvalación ferroviaria” por el lado norte y oriente de la ciudad de México, el cual tendría como únicos accesos dos ramales hacia el centro de la capital.¹²⁹

En el caso de la carga, el proyecto Peñón-5 consideró el diseño de todo un complejo al oriente de la ciudad con una extensión de 6.6 km., ubicado al norte del antiguo campo de aviación civil en las inmediaciones de Balbuena, extendiéndose hacia el bosque de Aragón. Además de concentrar el servicio de carga, estarían distribuidos los talleres de reparación de carros, reparación de locomotoras de vapor, casa redonda y taller de reparación de camino de locomotoras diésel. Por su parte, el servicio de pasajeros sería ubicado al norte, utilizando el predio federal de Santiago Tlatelolco, dejando sin utilidad los terrenos de las estaciones de Nonoalco, Peralvillo y Buenavista.

Como muestra el Plano III, la nueva planificación tenía como finalidad circunscribir el tráfico ferroviario en la zona oriente y norte de la capital, con la penetración al centro de la ciudad en su parte norte, por la facilidad del acceso y la benevolencia de la orografía. A pesar del costo estimado de las obras, la Comisión de Estudios del Problema Urbano y Ferrocarrilero consideró que, a partir de la propiedad de los terrenos, los edificios y las instalaciones que “se salvan”, era posible lograr un ahorro de casi 61 millones de pesos; por lo cual, sólo eran necesarios poco más de 32 millones de pesos. Para obtener ese monto, una leyenda del Plano señala: “La desocupación del PREDIO DE BUENAVISTA comunicará a las COLONIAS de GUERRERO y SANTA MARÍA y el alto valor urbano de este PREDIO facilitará la FINANCIACION de toda la obra”. Es decir, las autoridades tanto de Ferrocarriles Nacionales de México como del gobierno federal pensaban en destinar parte de los terrenos abandonados para su fraccionamiento y posterior urbanización.

Otro aspecto interesante del plano es la proyección de la prolongación del Paseo de la Reforma hacía el norte y la definición de una nueva zona industrial al norte de Vallejo y la aún Villa de Gustavo A. Madero. En el plano, la Estación Colonia sería utilizada para albergar las oficinas generales de Ferrocarriles Nacionales de México. Aunque el proyecto de Peñón-5 no se realizó,¹³⁰ ya visualizaba el desarrollo industrial en la zona norte

¹²⁹ Guajardo, “Tecnología, poder e infraestructura”, 2021, pp. 20-23.

¹³⁰ De acuerdo con Guillermo Guajardo, la razón de no llevar a cabo este proyecto fue la negativa de la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México. Como veremos en el cuarto capítulo de esta investigación los problemas económicos de la compañía ferrocarrilera llevó a que la Administración Obrera determinara un proyecto administrativo centrado en el ahorro. Sin recursos propios y sin incentivos

y norponiente y la concentración del transporte de mercancía y de pasajeros en puntos distantes del centro de la ciudad de México.

Así, en medio del proceso de planificación urbana de las décadas de 1920 y 1930, la Estación Colonia dejó de brindar servicio en septiembre de 1937. La estación había quedado circunscrita por las principales avenidas de la época; además, a su alrededor, de manera paulatina, comenzaron a fraccionarse los terrenos para edificar algunas zonas residenciales destinadas a las clases medias, particularmente la colonia San Rafael y la colonia Cuauhtémoc.¹³¹ Aunado a lo anterior, en 1904, la compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano cedió parte de sus terrenos para la apertura de las avenidas y calles de las colonias aledañas; por lo cual, existía el antecedente de ver reducida su presencia en la urbe.¹³² No obstante, como señalé antes, a pesar del ascenso en el número de pasajeros entre 1936 y 1937, en los informes rendidos por la administración de la estación Colonia fue común que reportaran el aumento de los egresos, situación contrastante con los ingresos.

En agosto de 1940, la revista *Ferronales* publicó un artículo donde informó a la comunidad de ferrocarrileros de FNM que la demolición del edificio principal de la estación Colonia, construido de mampostería, había terminado: “no es más que un recuerdo, recuerdo que pronto habrá de borrarse, que no reconocerá la generación que llega. Si acaso algunos estudiosos, amantes de las cosas viejas...”.¹³³ De acuerdo con la publicación, los motivos para cerrar este complejo ferroviario estaban relacionados con “ese inmoderado afán modernizador”, sin dar más detalle.¹³⁴ Puede concluirse que el cierre de la estación Colonia tuvo dos razones. La primera obedeció a la disminución de los ingresos por concepto del tráfico de pasajeros, sobre los egresos. La segunda, quizá más importante, fue la intención tanto de FNM como del gobierno del Distrito Federal y del federal de atender el problema urbano que las estaciones enclavadas en el centro de la capital habían generado por el tránsito de los ferrocarriles por la ciudad. Atendiendo a los intereses de orden y modernización urbana promovidos por las autoridades, los espacios

económicos del gobierno federal era complejo llevar a cabo las obreras contempladas por el proyecto. Guajardo, “Tecnología, poder e infraestructura”, 2021, p. 23.

¹³¹ Alcantar García, “La estación Colonia”, 2022.

¹³² *Ibid.*

¹³³ F. L. Procel, “¡Ahí fué Colonia!”, *Ferronales*, agosto de 1940.

¹³⁴ *Ibid.*

ferroviarios de la capital debían de ser emplazados hacia nuevas áreas en donde su funcionamiento no contraviniera con la expansión de nuevos sistemas de transporte individual y colectivo como, por ejemplo, camiones, taxis y automóviles particulares.

PLANO III: PROYECTO DE NUEVA TERMINAL MÉXICO “PEÑÓN-5” EN LA CIUDAD DE MÉXICO



FUENTE: Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección: Patios y Líneas. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF. No. 17.



Después del cierre, el predio ocupado por Colonia fue transformado en un vía-parque conforme a las ideas de reutilización de los espacios y el fomento de áreas verdes en espacios urbanos enarboladas por el urbanista Carlos Contreras. Ahí mismo, donde fue Colonia, tiempo después sería erigido el Monumento a la Madre, lugar que, hasta el día de hoy con modificaciones, pervive el jardín que lleva el apellido del representante en México del general e inversor ferroviario William Jackson: James Sullivan. En este espacio, no queda casi nada del pasado ferroviario, lo cual ha representado una pérdida del patrimonio industrial de esta capital ante el afán modernizador a lo largo del siglo xx.

CONSIDERACIONES FINALES

A lo largo de este capítulo analicé las implicaciones de la irrupción del ferrocarril y de su infraestructura en la ciudad de México. Considero que dichas repercusiones pueden agruparse en tres aspectos principales: primero, la función del ferrocarril para la capital; segundo, los espacios ferroviarios como catalizadores de la expansión urbana y, por último, el cierre de dichos espacios ante nuevos proyectos de ordenamiento y modernización a partir de la década de los años treinta.

Desde finales del siglo xix, con la construcción de las principales líneas ferroviarias que conectaron a la ciudad de México con el puerto de Veracruz y con la frontera con Estados Unidos, la capital reafirmó su rol de centro comercial. De acuerdo con las estadísticas presentadas, la función principal del ferrocarril en la ciudad era el abasto de alimentos y mercancías para satisfacer las demandas cotidianas de la gente y, también, de materias primas para la industria local. Además, la capital funcionó como centro de redistribución para otras regiones del país.

Para el funcionamiento del ferrocarril fue necesaria la construcción de toda una infraestructura novedosa para albergar las actividades de trabajo asociadas al ferrocarril, tales como oficinas, talleres, patios de maniobras, casetas de vigilancia, casas para trabajadores y, por supuesto, estaciones. A partir de esto, el paisaje urbano sufrió importantes transformaciones, particularmente en las zonas periféricas del casco urbano debido a la disponibilidad de espacio para el tendido de vías y construcción de los inmuebles mencionados.

Como parte de ese proceso —y de acuerdo con investigaciones recientes—, en un primer momento, el ferrocarril influyó en la dinámica de la expansión urbana a través

del desarrollo de nuevas zonas habitacionales, como el caso de la colonia Guerrero analizado en este capítulo, y de incipientes asentamientos industriales en los alrededores de las principales estaciones, dando pie a la intervención en un mismo espacio de diferentes actores, tales como pasajeros, trabajadores ferrocarrileros, comerciantes, autoridades gubernamentales y administradores de las principales compañías ferroviarias.

Si bien los proyectos de desarrollo habitacional y comercial fueron paralelos a la construcción de las estaciones, como ilustra el caso de la estación de Buenavista y la colonia Guerrero, este proceso dio pie a nuevos problemas relacionados con la especulación y la corrupción en la venta y fraccionamiento de los terrenos aledaños a los espacios ferroviarios. En el caso particular de la colonia Guerrero, por ejemplo, actores asociados a la vida política nacional intervinieron tanto en la industria ferroviaria como en la compra, fraccionamiento y venta de los terrenos aledaños a Buenavista, mostrando con ello las relaciones entre el poder político y los intereses económicos en torno al ferrocarril. Ambos fenómenos perdurarían en las décadas subsecuentes.

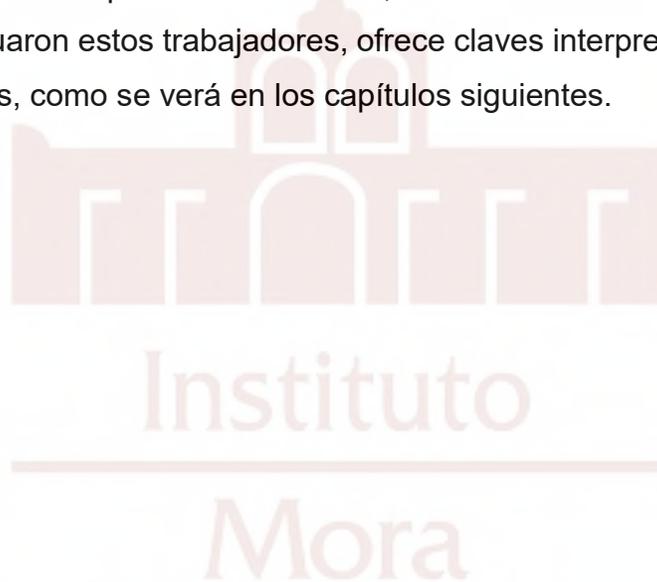
Cabe mencionar que las viviendas construidas cerca de los espacios ferroviarios, sobre todo vecindades, fueron una respuesta a la problemática de vivienda ante el aumento demográfico y la demanda de un espacio para habitar. Los ferrocarrileros de la ciudad de México no fueron ajenos a esta dinámica; por lo cual, se asentaron en las colonias recién formadas, sobre todo, en aquellas como la colonia Guerrero con un carácter popular y obrero.

Asimismo, la infraestructura ferroviaria había provocado un “efecto barrera” ante el crecimiento urbano, pero dichas implicaciones fueron a corto plazo, ya que para la década de 1930 los problemas provocados por la circulación del ferrocarril por las zonas centrales llevaron a plantear diferentes programas modernizadores y de reordenamiento, los cuales tuvieron como premisa la concentración del tráfico del transporte de carga y de pasajeros en las zonas norte y noroeste de la ciudad de México. Por lo cual, a finales de los años treinta fue planteado el proyecto “Nueva Terminal México Peñón-5”, el cual consideró el cierre y reubicación de estaciones y talleres para establecer una circunvalación ferroviaria en la parte norte y oriente de la capital.

Aunque el proyecto no prosperó y fue cancelado, estableció las bases para la futura construcción de las estaciones Terminal de Buenavista, Pantaco y Terminal del Valle

de México en la zona norte de la capital. A partir de esto, fue tomada la decisión de cerrar la segunda estación de pasajeros más importante de la ciudad de México: Colonia. A pesar de que sus ingresos habían disminuido durante la década de 1920, la decisión final de cancelar el servicio de pasajeros estuvo relacionada con los intereses de ordenar y modernizar la capital del país, lo que incluía la apertura y la ampliación de avenidas y calles, privilegiando el automóvil sobre el ferrocarril.

Por lo tanto, durante la primera mitad del siglo xx, la relación entre la industria ferroviaria y la ciudad fue estrecha. Sin duda, las transformaciones posteriores que sufriría la ciudad de México afectaron a los ferrocarrileros residentes en la capital, quienes también fueron trastocados por los vaivenes políticos de la época y por el desarrollo del movimiento obrero en la capital. De tal manera, la ciudad de México no sólo fue el escenario en el cual actuaron estos trabajadores, ofrece claves interpretativas para el estudio de los ferrocarrileros, como se verá en los capítulos siguientes.



CAPÍTULO II EL MUNDO DEL TRABAJO FERROVIARIO: ORGANIZACIÓN, CULTURA Y TRANSFORMACIONES (1920-1944)

“Nosotros tenemos el orgullo de pertenecer a esa capa social proletaria, carente de bienes; pero rica de sentimientos fraternales. El proletariado contribuye con el sudor de su frente y con la sangre de sus venas a perforar el túnel, facilitando el acceso a las montañas, a fijar el riel para evitar descarrilamientos, pérdidas de vidas e intereses, mueve los trenes con el arte del telégrafo para conseguir eficiencia en el tránsito y en el tráfico, ayudando al desarrollo del comercio, la industria y la agricultura, enseña al potentado cómo se cumple con el deber haciendo patria; en cambio, ¿Qué conseguía antes? Amargura, miseria y olvido”.

A. B. Velázquez, Jefe de Estación jubilado.¹³⁵

El 7 de diciembre de 1933, el ferrocarrilero Julio Ramírez escribió al presidente Abelardo Rodríguez para solicitar su intervención con el propósito de obtener un laudo favorable a su solicitud de jubilación. Redactó al mandatario porque, según su experiencia, las Juntas de Conciliación “no demuestran actividad para los ferrocarrileros”. De acuerdo con sus palabras, trabajó en Ferrocarriles Nacionales de México durante 31 años —la empresa ferroviaria más grande desde 1908.¹³⁶ En su misiva relataba que los empleados del Departamento Mecánico, de forma regular despedían a los trabajadores “alegando que están viejos (no incapacitados)”, mostrando con esto el abuso de autoridad y los maltratos por parte de sus superiores. Por último, después de dar a conocer su experiencia —la cual muy probablemente compartía con otros de sus compañeros— al ser separado de su puesto, sugirió que el gobierno construyera un asilo para ferrocarrileros “que son separados por viejos y que están en la pobreza”.¹³⁷

Aunque en su misiva el señor Ramírez no consignó su oficio, dado su conocimiento sobre las prácticas del Departamento Mecánico hacia los trabajadores, es muy probable

¹³⁵ Carta de A. B. Velázquez para Enrique Estrada, Gerente General de Ferrocarriles Nacionales de México, México, D.F., 31 de Agosto de 1942, en AGN, Presidentes-Manuel Ávila Camacho, Caja 438, exp. 434.1/406, s/f.

¹³⁶ La historia de la conformación de Ferrocarriles Nacionales de México excede los intereses de esta investigación. No obstante, cabe mencionar que, en 1908, el régimen porfiriano buscó integrar las diferentes líneas ferroviarias en una sola empresa, proceso ampliamente conocido como “la consolidación de Ferrocarriles Nacionales de México”. La constitución de FNM se realizó a partir de una serie de operaciones de compraventa en las cuales intervino el entonces ministro de Hacienda, José Yves Limantour. Las líneas que integraron la nueva empresa fueron el Ferrocarril Central Mexicano, el Ferrocarril Nacional, el Internacional, el Ferrocarril Interoceánico y, posteriormente, se integrarían otras líneas de menor extensión, véase Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017, pp. 32-56

¹³⁷ Carta de Julio Ramírez al presidente Abelardo Rodríguez, Ciudad de México, 7 de diciembre de 1933, en AGN, Presidentes-Abelardo L. Rodríguez, Caja 202, exp. 561.7/11, s/f.



que ejerciera alguno de los trabajos necesarios en los talleres de Nonoalco o Buenavista, dado que, de acuerdo con el documento, vivía en la calle del Peñón, número 6, interior 7, en el Cuartel III de la Ciudad de México, a tan sólo unos metros de las estaciones de carga y de pasajeros más importantes de la capital, respectivamente.

La carta de Julio Ramírez es relevante ya que, en tan sólo unas líneas, condensó una serie de problemáticas para los ferrocarrileros entre las décadas de 1920 y 1930, particularmente, para quienes residían en la ciudad de México. En primer lugar, denunció el maltrato de aquellos cuyas labores dentro de las compañías ferroviarias estuvieron concentradas en la gestión y administración de la fuerza de trabajo, entre ellos los empleados administrativos, sobre el conjunto de ferrocarrileros de un área fundamental para el servicio: los talleres de mantenimiento y reparación de locomotoras y material rodante. Esa actitud contradecía cualquier legislación laboral interna de los ferrocarriles, las cuales buscaron proteger a los trabajadores de mayor antigüedad y experiencia. No obstante, como mostraré más adelante, tal parece que quienes figuraban con más años de trabajo fueron los primeros en padecer las consecuencias de las diferentes reorganizaciones laborales entre 1920 y 1946. La defensa de sus puestos de trabajo a partir de la antigüedad y la experiencia fue constante en las protestas durante aquellos años, al considerar que la empresa, e incluso el gobierno, actuaba con injusticia al no reconocer y menospreciar los largos años de servicio en beneficio de Ferrocarriles Nacionales de México.

En segundo lugar, a través de lo escrito por el señor Ramírez conocemos la situación económica y material, tanto individual como colectiva, de los ferrocarrileros radicados en la ciudad de México. Dada la urgencia por lograr un dictamen favorable a su petición de jubilación sabemos su dependencia en relación con su salario y de las prestaciones otorgadas por el convenio o contrato con la empresa, tales como asistencia médica y farmacéutica, pases gratuitos de ferrocarril para él y su familia, de indemnizaciones ante algún accidente o enfermedad profesional, entre otras.¹³⁸ A partir de algunos testimonios

¹³⁸ Véase los títulos I, IX, XI, XII, XIII, XIV y XV del *Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos*, donde se detallan las circunstancias y los procesos para ser acreedores a determinadas prestaciones.



similares,¹³⁹ perder el empleo, quedarse sin jubilación y sin algún otro ingreso representaba quedarse, prácticamente, en la mendicidad.

Entonces, el caso del ferrocarrilero Julio Ramírez no fue un hecho aislado, sino que forma parte de una *experiencia* compartida con otros trabajadores del ferrocarril.¹⁴⁰ Si bien el concepto de *experiencia* es amplio, E. P. Thompson, en el prefacio a su obra *La formación de la clase obrera en Inglaterra*, escribió: “[...] La experiencia de clase está ampliamente determinada por las relaciones de producción en las que los hombres nacen o en las que entran de manera involuntaria”.¹⁴¹ De acuerdo con esta definición, la experiencia comprende las relaciones y actividades cotidianas —compartidas o heredadas— de un grupo, las cuales están determinadas por las condiciones materiales; mismas que, de forma paralela, posibilitan la acción, pero dentro de márgenes establecidos.¹⁴² En este sentido, los ferrocarrileros convergieron en espacios compartidos como el taller, las estaciones, los patios de maniobras, la ciudad, el barrio, entre otros, bajo condiciones similares de acuerdo con su posición dentro y fuera del mundo del trabajo. Estas experiencias materiales configuraron intereses comunes, mismos que expresaron en “tradiciones, sistemas de valores, ideas y formas institucionales”.¹⁴³

A partir de lo anterior, tanto lo escrito por A. B. Velázquez, jefe de estación jubilado, como por el señor Julio Ramírez son un testimonio de experiencias compartidas de trabajadores asociados con la construcción, operación, mantenimiento, reparación y administración del ferrocarril. Ambos se reconocieron como trabajadores ferrocarrileros, cuya labor era fundamental para mantener un buen servicio de transporte; incluso, Velázquez señaló que su trabajo contribuía al desarrollo del país y, en ese sentido, los ferrocarrileros

¹³⁹ La situación de precariedad y las dificultades para sostener económicamente a sus familias fueron denunciadas mediante cartas y telegramas dirigidos al presidente, al respecto véase AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 113, exp. 242-F1-F-25, s/f; AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F-14, ff. 44-120; AGN, Presidentes, Calles-Obregón, Caja 31, exp. 104-F1-A-1, ff. 1-12; AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 61, exp. 122-F1-E, ff. s/f.

¹⁴⁰ En las últimas décadas el tema de la pobreza ha tenido especial interés entre los historiadores sociales del trabajo, quienes han investigado lo relacionado con una diversidad de trabajadores y oficios. Algunos trabajos que abonan a esta línea de investigación son: Barbosa, *El trabajo en las calles*, 2008; Bayardo, *Entre el lujo, el deseo y la necesidad*, 2018; Fender, *The Global Perspective of Urban Labor*, 2020.

¹⁴¹ Thompson, *La formación de la clase obrera*, 2012, pp. 27-28.

¹⁴² Giddens, “Fuera del mecanicismo”, 1994.

¹⁴³ Thompson, *La formación de la clase obrera*, 2012, p. 28. También, véase Thompson, *Miseria de la teoría*, 1981, pp. 19-22.

hacían “patria”.¹⁴⁴ Por otra parte, identificaron a quienes consideraron que formaban parte de otros grupos sociales cuyas acciones iban en detrimento de los trabajadores: por un lado, las autoridades federales del trabajo, por el otro, “los potentados”. Por último, señalaron algunas problemáticas que afectaban a los ferrocarrileros, en particular el olvido y la miseria, mismas que fueron condiciones para organizarse políticamente con la intención de transformarlas.

Aunado a lo anterior, dada la naturaleza de este tipo de cartas y otros documentos similares donde los remitentes consignaron sus datos personales, —tales como su dirección de residencia— conocemos el contexto material individual y colectivo de los ferrocarrileros en la ciudad de México. Vivir cerca del barrio de Tepito, como era el caso del ferrocarrilero Julio Ramírez, históricamente habitado por obreros y sectores populares, y que su lugar de trabajo estuviera cerca de ahí, son factores que indican una forma particular de habitar y vivir la ciudad. Dado que, a partir de sus necesidades de trabajo, vivienda, alimentación, educación, entre otras, constituyeron *rumbos* por los cuales se desplazaban por la ciudad y que nos ayudan a establecer algunas líneas de interpretación sobre la realidad material de los rieleros y otros trabajadores urbanos en un momento de grandes transformaciones en la capital, como he dejado anotado en el capítulo anterior.¹⁴⁵ De esta manera, la noción de *espacios ferroviarios* se entrelaza con la de *rumbo*, para constituir zonas en la ciudad que materialmente concentraron lo relacionado con el servicio de transporte ferroviario y también con las relaciones sociales y económicas presentes en los espacios circundantes.¹⁴⁶

¹⁴⁴ Carta de A. B. Velázquez para Enrique Estrada, Gerente General de Ferrocarriles Nacionales de México, México, D.F., 31 de Agosto de 1942, en AGN, Presidentes-Manuel Ávila Camacho, Caja 438, exp. 434.1/406, s/f.

¹⁴⁵ Chaoul, *Entre la esperanza de cambio y la continuidad*, 2014. Sobre la categoría de *rumbo*, Mario Barbosa apunta que dicha noción espacial “tiene movilidad constante de acuerdo con la vida social y económica. Para los investigadores se constituyen en marcos espaciales que permiten el estudio de dinámicas particulares, tanto de las sociabilidades como de los procesos de inclusión y exclusión sociales”, Barbosa, *El trabajo en las calles*, 2008, p. 136.

¹⁴⁶ Barbosa apunta que para los habitantes de la ciudad de México, esta se reducía a “una pequeña área urbana que en la mayoría de los casos no sobrepasaba un rango de cinco manzanas”, Barbosa, *El Trabajo en las calles*, 2008, p. 135. En el caso de maquinistas, fogoneros, garroteros, conductores, peones de vía, entre otros, quienes habitaron la ciudad, su mundo conocido era más amplio dado que su trabajo los llevó a conocer otros estados de la República. Sin embargo, coincido parcialmente dado que su centro de trabajo, su hogar y los lugares de organización política estuvieron circunscritos a zonas cercanas entre sí.

En relación con lo anterior —y quizá lo más importante—, la petición de un espacio de alojamiento para ferrocarrileros viejos y pobres representa la conciencia que este ferrocarrilero tenía sobre la situación de precariedad en que vivían miles de trabajadores de la ciudad de México. También expresa parte de la cultura e identidad política de este grupo, misma que fue construyéndose con base en las experiencias previas de su participación en acontecimientos tan relevantes como la revolución mexicana. En este sentido, el proceso de organización del Estado posrevolucionario influyó en las relaciones entre el gobierno federal y el sector obrero y sus organizaciones. Por ello, destaca que este trabajador no haya recurrido a la mediación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, fundado en 1933, ni de alguna otra sociedad gremial;¹⁴⁷ por el contrario, buscó la intervención directa del jefe del Ejecutivo, demostrando cuán extendidas estaban dos ideas que dieron forma al Estado posrevolucionario: la tutela sobre la clases trabajadora y pensar la figura presidencial como árbitro en los conflictos entre el capital y el trabajo.¹⁴⁸

A pesar de la larga historia de organización obrera entre los ferrocarrileros, llama la atención que escribieran personalmente al primer mandatario. En este caso hay algunas premisas que pueden ser exploradas para comprender dicha práctica. Primero, a inicios de los años veinte, el gobierno de Álvaro Obregón estuvo interesado en ampliar sus bases sociales para sustentar la legitimidad del grupo sonoreense en el poder, para ello el sector obrero era fundamental. El pacto con diferentes organizaciones obreras — particularmente con la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM)— muestra la consolidación de ese proceso durante el mandato de Plutarco Elías Calles.

En segundo lugar, a partir de la década de los años veinte, la figura presidencial adquirió gran relevancia en la vida social, política y económica de los sectores obreros organizados. Aunado a lo anterior, la experiencia individual durante la revolución generó que estos trabajadores se vieran a sí mismos como parte fundamental del triunfo de la

¹⁴⁷ La actitud asumida por este trabajador contrasta con el contexto de la época. Desde los primeros años del siglo XX y, particularmente, durante la década de 1920, las sociedades gremiales se fortalecieron y consolidaron como mecanismos de representación de los intereses de los trabajadores tanto frente a las gerencias de las empresas ferroviarias como a los distintos gobiernos. No obstante, en los mismos años hay evidencia que grupos de trabajadores sin filiación gremial buscaron mantenerse independientes; por ello, fueron catalogados como “obreros libres”, esta situación generó no pocos enfrentamientos inetergremiales entre obreros organizados y obreros libres.

¹⁴⁸ Tamayo, *En el interinato de Adolfo de la Huerta*, 1987.



fracción sonoreense; por ello, no es difícil encontrar que estos trabajadores destaquen en sus escritos haber servido a las órdenes de tal o cual general, con base en ello sustentaban sus solicitudes como legítimos revolucionarios.¹⁴⁹ Sin embargo, también hay que comprender la intervención presidencial desde una perspectiva paternalista hacia el sector obrero y popular. En otras ocasiones, los ferrocarrileros recurrieron a la recién redactada Constitución de 1917 y, de forma particular, al artículo 123.

De tal forma, el testimonio del ferrocarrilero Julio Ramírez forma parte de un mundo que había cambiado desde el fin de la revolución mexicana. Pero, al mismo tiempo, sus experiencias durante la revolución y los primeros años posrevolucionarios construyeron una identidad común entre los trabajadores empleados en la construcción, reparación, mantenimiento, conducción y administración de los ferrocarriles. Dicha identidad fue expresada en ideas, demandas y organizaciones en un momento en el cual el movimiento obrero urbano vivía un periodo de efervescencia en la capital del país. A partir de lo señalado es posible comprender la denuncia de su separación, la cual consideraba como injusta, y el actuar de las nuevas instituciones que, suponía, debían velar por el bienestar de los trabajadores. Por ello, considero fundamental recurrir a la categoría de experiencia para analizar y comprender el caso de los ferrocarrileros en la ciudad de México, en un periodo caracterizado por la modernización, no sólo urbana, como señalé en el capítulo anterior, sino también en otros ámbitos

El objetivo del presente capítulo es analizar y comprender el mundo del trabajo ferroviario a partir de la experiencia de sus trabajadores en los espacios ferroviarios (estaciones, patios y talleres). El *mundo del trabajo* se estructura a partir de las diferentes relaciones presentes en los centros de trabajo, condicionadas por las condiciones materiales, influyendo así en las experiencias de trabajo de los individuos y sus relaciones con sus compañeros y otros grupos de trabajadores. Estas experiencias sustentaron una identidad compartida, la cual fue expresada a través de prácticas, imágenes, demandas e, incluso, determinadas formas de agrupación política.¹⁵⁰

¹⁴⁹ Estas situaciones han sido definidas por Guillermo Guajardo y Arturo Valencia como “derechos de cabina”. Es decir, la participación durante la revolución fue la fuente de legitimidad para solicitar favores, ascensos, mejores condiciones, etc., y no la legislación interna de las compañías ferroviarias. *cf.* Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles*, 2010; Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

¹⁵⁰ A pesar de la unificación en un sindicato único dentro de la industria ferroviaria, los conflictos intergrupales continuaron hasta mediados de los años cuarenta, cuando el entonces presidente Manuel Ávila

En consecuencia, busco responder las siguientes preguntas: ¿qué caracterizó al mundo del trabajo ferroviario?, ¿cómo ese contexto definió oficios en posiciones estratégicas dentro del proceso de trabajo, los cuales fueron protagonistas de la movilización obrera ferrocarrilera? Y ¿cómo esas relaciones laborales estructuraron una determinada identidad de trabajo entre los ferrocarrileros? La década de 1920 fue un momento clave en la construcción de una identidad obrera ferrocarrilera. De manera similar a otros trabajadores urbanos, quienes laboraron en la construcción, reparación, mantenimiento, conducción y administración de la infraestructura ferroviaria y equipo rodante de la ciudad de México fueron trastocados tanto por la dinámica general de los procesos de fundación y consolidación del Estado posrevolucionario como por la inercia de los acontecimientos locales de una ciudad en transformación.

Para desentrañar las particularidades del mundo del trabajo, el presente capítulo está dividido en dos partes. La primera, de manera sucinta, muestra algunos rasgos distintivos mediante los cuales se representó la figura del “ferrocarrilero”; en segundo lugar, analizo la estructura laboral de tres de los principales Departamentos: Fuerza Motriz y Maquinaria, Vía y Transportes; por último, busco comprender por qué los trabajadores que laboraban en estos Departamentos constituyeron posiciones estratégicas no sólo dentro del proceso del trabajo del servicio de transporte de pasajeros y mercancías, sino también en momentos coyunturales de organización y movilización política.

2.1 EL MUNDO DEL TRABAJO FERROVIARIO

A finales de 1921, el Departamento del Trabajo giró instrucciones para que las compañías ferroviarias prepararan un informe “del personal de empleados y obreros que prestan sus servicios en esa Empresa, así como de los sueldos y salarios que disfrutan”.¹⁵¹ El Oficial Mayor del Departamento del Trabajo señaló que la información recabada serviría para integrar el Censo Obrero de la República. Por un lado, el Ferrocarril Mexicano declaró tener contratados en todo el país a 180 empleados y 4 395 obreros; por su parte, Ferrocarriles Nacionales de México sostuvo emplear a 47 415 personas a nivel nacional.

Camacho medió entre el STFRM y algunas agrupaciones minoritarias, mostrando un trato preferente hacia las demandas y solicitudes del Sindicato, el cual agrupó al grueso de ferrocarrileros a nivel nacional.

¹⁵¹ Carta de Márquez Schiaffino, Oficial Mayor del Departamento del Trabajo, para el Gerente del Ferrocarril Mexicano, México, D.F., 5 de octubre de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 278, exp. 1, f. 222. Para la información correspondiente al Ferrocarril Mexicano véanse las ff. 222-225.

Además, entre ambas empresas sólo 52 empleados eran extranjeros, según las cifras presentadas por las compañías.¹⁵²

A diferencia de los primeros años del siglo xx, —cuando la mayor parte de la fuerza de trabajo calificada era extranjera, sobre todo en los puestos de mayor instrucción técnica, como conductores, maquinistas y mecánicos—, las cifras presentadas por las compañías mostraron un cambio significativo en la composición de la mano de obra empleada por las compañías ferrocarrileras. Por lo cual, para la década de 1920, la industria ferroviaria era una rama administrada y operada por fuerza de trabajo mexicana.¹⁵³

El proceso de la “mexicanización” de la fuerza de trabajo ferrocarrilera no es un tema menor. A partir de este acontecimiento, los trabajadores del riel sustentaron parte de su identidad laboral, relacionando el trabajo ferroviario con símbolos nacionales. La reivindicación de la identidad basada en el ideario nacionalista, sobre todo después de la revolución, estuvo relacionada con la oposición a la política de contratación discriminatoria de las empresas ferroviarias a finales del siglo xix y comienzos del siglo xx. En México, ante la falta de mano de obra especializada, las empresas ferroviarias optaron por una política de contratación en beneficio de los ferrocarrileros extranjeros, estadounidenses, sobre todo. De acuerdo con los administradores de las empresas ferroviarias, las razones

¹⁵² Cuestionario de salarios de empleados y trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México para el Departamento del Trabajo, México, D.F., 7 de marzo de 1922, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 278, exp. 1, ff. 233-239; en el mismo expediente véanse las ff. 220-221 para los datos aportados por el Ferrocarril Mexicano. Por su parte, Guillermo Guajardo Soto, en su libro *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, a partir de informes anuales ofrece otras cifras para el caso de FNM: en 1921-1922, el número de trabajadores mexicanos fue de 49 365; mientras que para 1922-1923, año en que fueron remitidos los informes al Departamento del Trabajo, el número de mexicanos fue estimado en 42 732. A partir de otras fuentes, las cifras presentadas en esta investigación no difieren sustancialmente de las presentadas por otros autores. Cabe mencionar que el Censo de Población de 1921 apenas registró a 16 644 ferrocarrileros, mecánicos y paileros de locomotoras; 1 518 maquinistas y fogoneros de locomotoras; 888 empleados a bordo de trenes; 199 reparadores de vía y 185 guardavías, dando un total de apenas 19 434 trabajadores del ferrocarril, aunque en el censo no se incluyen los empleados de oficina, la cifra representa menos de la mitad de lo reportado por FNM en el informe citado. Por lo tanto, a partir de estas consideraciones, debe procederse con cautela en relación con las cifras sobre los trabajadores y empleados en la industria ferroviaria en México.

¹⁵³ La contratación de trabajadores no nacidos en México fue disminuyendo a partir de 1909-1910, cuando el número de extranjeros ascendía a 1 075, al final de la etapa más cruenta de la revolución, entre 1919-1920, fueron contabilizados sólo 104 empleados extranjeros. Durante los primeros años de la revolución mexicana, los trabajadores extranjeros, particularmente estadounidenses, salieron del país debido a las tensiones entre ambos países, hecho que generó rumores de declaraciones de guerra entre México y Estados Unidos o la expulsión de los ciudadanos estadounidenses. En 1914, cuando Estados Unidos invadió el puerto de Veracruz, los ingenieros que trabajaban en las líneas ferroviarias en la frontera norte de México, reportaron que sus compatriotas estaban desertando del trabajo con la intención de retornar a su país de origen. Spears, Heath Constable y Aceves Calderón, “Mexicanos calificados y deseosos de trabajar”, 2015.

para contratar extranjeros eran la falta de capacitación de los mexicanos, quienes no comprendía la “forma americana de hacer las cosas” y su falta de productividad.¹⁵⁴ Por ello, los ferrocarrileros mexicanos eran confinados a los puestos de menor jerarquía, de mayor esfuerzo físico y peor pagados, particularmente al tendido, mantenimiento y reparación de vías.¹⁵⁵

Por otra parte, aunque los ferrocarrileros estadounidenses fundaron secciones de sus asociaciones gremiales o *brotherhoods* en México, no tuvieron ningún interés en la organización política de los elementos mexicanos, manteniéndose al margen de lo que ocurría en el país en relación con el movimiento obrero.¹⁵⁶ Ante esta situación, los mexicanos decidieron constituir sus primeras organizaciones gremiales, cuya principal demanda fue la mexicanización de la fuerza de trabajo y la mejora salarial. Para lograr su cometido, organizaron más de 30 huelgas entre 1906 y 1908.¹⁵⁷ Sin embargo, a partir de las cifras presentadas, la revolución mexicana definió la balanza en favor de los trabajadores ferroviarios mexicanos, ante la salida del país de los extranjeros. La polarización que surgió entre nacionales y extranjeros, señala Lorena Parlee, fomentó la militancia y el nacionalismo entre los ferrocarrileros mexicanos, el cual fue utilizado por el gobierno para contener ideologías más radicales entre las organizaciones gremiales mexicanas.¹⁵⁸ A partir de este proceso, el nacionalismo sería una parte importante de la identidad laboral del gremio ferroviario, aspecto que hay que tener en consideración.

Por otro lado, los cuestionarios enviados por las empresas ferroviarias enlistaron todos los oficios necesarios para el funcionamiento de los ferrocarriles. En esta investigación, se comprende por oficio a las prácticas laborales que necesitan de un conocimiento especializado, que tienen lugar, en la mayoría de los casos, en espacios específicos con el uso de determinadas herramientas, dichos oficios son productores de un objeto, conocimiento o servicio.¹⁵⁹ De acuerdo con las fuentes consultadas, el término

¹⁵⁴ Parlee, “The Impact of United States Railroad Union”, 1984, p. 446. Traducción propia.

¹⁵⁵ Spears, Heat Constable y Aceves Calderón, “Mexicanos calificados y deseosos de trabajar”, 2015. Incluso cuando los mexicanos desempeñaban los mismos puestos de trabajo que sus pares extranjeros, eran los nacionales quienes recibían un menor salario.

¹⁵⁶ Parlee, “The Impact of United States Railroad Unions”, 1984.

¹⁵⁷ Spears, Heat Constable y Aceves Calderón, “Mexicanos calificados y deseosos de trabajar”, 2015.

¹⁵⁸ Parlee, “The Impact of United States Railroad Unions”, 1984.

¹⁵⁹ Castro Gutiérrez y Povea Moreno, *Los oficios en las sociedades indígenas*, 2020; Metz, “Oficios en el medio rural novohispanos”, 2020.

“*empleado*” fue utilizado para designar a quienes laboraban en actividades administrativas o de oficina; mientras que los trabajadores eran aquellos que ejercían una determinada actividad manual, es decir, quienes ejercían un oficio, por esta razón, me refiero en distintas ocasiones como oficios a los distintos trabajos desempeñados en la industria ferroviaria diferentes a las actividades de oficina.

En sí mismas, las listas son una muestra de la complejidad del mundo del trabajo ferroviario. En el caso de Ferrocarriles Nacionales de México figuraban más de 380 oficios y empleos, desde los más conocidos como maquinistas, conductores o mecánicos hasta los poco identificables *tlacualeros*, cuya labor era “transportar alimentos a las cuadrillas en su respectiva División”;¹⁶⁰ es decir, un trabajador relacionado con las labores de mantenimiento y reparación de las vías, puentes y toda la infraestructura que se encontraba a lo largo de los caminos de hierro.

Dentro de la historia del trabajo ferroviario, la estructura de organización y las formas de administración de la mano de obra han sido temas complejos de reconstruir. El mundo del trabajo ferroviario está compuesto por una compleja red de especialidades y jerarquías organizadas mediante un sistema de departamentos para utilizar de manera óptima y eficiente el tiempo del trabajo. Dicho sistema “consistía en la división del trabajo entre distintos departamentos, cada uno a cargo de un jefe que a su vez organizaba y controlaba el trabajo por medio de superintendentes seccionales distribuidos estratégicamente en las zonas de influencia de la línea”.¹⁶¹ Por ello, responder a la pregunta ¿cómo se organizaba el trabajo ferroviario? No es un mero ejercicio descriptivo de actividades realizadas por cada oficio o empleo. Por el contrario, con el análisis y comprensión de la

¹⁶⁰ Cuestionario de salarios de empleados y trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México para el Departamento del Trabajo, México, D.F., 7 de marzo de 1922, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 278, exp. 1, ff. 233-239. *Convenio celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, (Administrados por el gobierno y la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía*, 1923, p. 5. El caso del *tlacualero* demuestra un aspecto interesante de la formación de la mano de obra ferrocarrilera en los inicios de la industria ferroviaria, el nombre de *tracualero* proviene del nahua *tlacualli*, que significa alimento. De acuerdo con la Asociación de Academias de la Lengua Española, su significado refiere a quienes llevaban los alimentos a los trabajadores en el campo; posteriormente, fue extrapolado a los trabajadores empleados en la industria ferroviaria, pero cuya actividad era la misma que en antaño, mostrando que muchos de los primeros trabajadores del ferrocarril tuvieron un pasado rural, asociado con las actividades del campo y cuyo lenguaje fue adaptado a la industria ferroviaria.

¹⁶¹ D’Uva, “Los trabajadores de vía y obra”, 2020, p. 5. La autora menciona que este sistema dividido en departamentos es un legado de las compañías de capital inglés que invirtieron en el desarrollo ferroviario en América Latina. En ese sentido, el caso argentino es similar al caso aquí estudiado.



estructura del mundo del trabajo ferroviario pretendo aportar al análisis de dos temas importantes: primero, comprender los elementos de la identidad y cultura del trabajo ferroviario, los cuales cohesionaron a este grupo de trabajadores en momentos concretos; en segundo lugar, de acuerdo con lo anterior, establecer una relación entre la identidad y la cultura del trabajo y las formas de organización política de los trabajadores del riel.

2.2 ESTRUCTURA LABORAL DE LOS DEPARTAMENTOS DE FUERZA MOTRIZ Y MAQUINARÍA, TRANSPORTES Y VÍA

Para comprender quiénes eran estos trabajadores del riel y cuáles fueron sus experiencias de trabajo hay que considerar las relaciones obrero-patronales. Durante la década de 1920, acontecimientos como el retorno de las líneas férreas a una administración privada, después de la incautación por parte del gobierno durante la revolución; huelgas a nivel nacional en 1921 y 1926-1927 y nuevas reglamentaciones de trabajo causaron el despido de cientos de ferrocarrileros. No obstante, fueron un actor clave que intervino en la construcción de nuevas relaciones obrero-patronales y con el gobierno federal en tiempos posrevolucionarios.

En los años veinte, las empresas ferroviarias retornaron a sus administraciones privadas después de la incautación hecha por el gobierno de Venustiano Carranza. A inicios del siglo XX, como demostré en el capítulo anterior, el sistema de transporte más eficiente y con mayor extensión, comparado con las carreteras o caminos, era el ferrocarril. Por ello, durante toda la fase armada de la revolución, el traslado de tropas, municiones y avituallamiento para los ejércitos tuvo como protagonistas a los trenes y a quienes laboraban en ellos. Así, los distintos jefes militares tuvieron la necesidad de controlar los caminos de hierro que servían a sus intereses militares. Por lo cual, el 14 de agosto de 1914, el bando constitucionalista, encabezado por Venustiano Carranza, tomó la decisión de incautar FNM y otras líneas, una medida provisional al inicio, pero que fue mantenida a lo largo de once años.¹⁶²

En 1925, en el marco de las negociaciones para la devolución de las líneas ferroviarias, el gobierno mexicano estableció las Comisiones de Eficiencia, Tarifas y Valuadora de Daños, cada una de ellas con la misión de determinar los ajustes necesarios en

¹⁶² Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017, para una historia más detallada de FNM durante la revolución véanse los capítulos 1 y 2.



materias de sueldos, gastos, tarifas y daños materiales sufridos durante el periodo revolucionario.¹⁶³ El 31 de diciembre de 1925, los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (administrados por el gobierno) retornaron a la administración privada, pero con una importante injerencia del gobierno tanto económicamente como en la gerencia, dado que el secretario de Hacienda ejerció el cargo de presidente de la Junta Directiva de FNM; así mismo, el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas fungió como vicepresidente.¹⁶⁴

Aunado a lo anterior, desde inicios de 1925, una de las primeras medidas del gobierno de Plutarco Elías Calles fue transferir la administración de FNM a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, después de haber sido administrada por Hacienda. Al mismo tiempo, mediante decreto presidencial, fue publicado el *Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos Administrados por el gobierno*, mejor conocido como Reglamento Almaraz, en honor a José Almaraz, jefe del Departamento de Personal de Ferrocarriles Nacionales.¹⁶⁵

El decreto otorgó facultades a Adalberto Tejeda, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, para reorganizar FNM, proceso que comenzó con los trabajadores. Para ello fue constituida una comisión encargada de estudiar y presentar una propuesta de reglamento, el cual “normara las relaciones obrero-patronales y permitiera definir con mayor precisión las responsabilidades y funciones de los distintos tipos de trabajadores”.¹⁶⁶ Dada la agitación política en el sector ferrocarrilero en los primeros años de la década de 1920,¹⁶⁷ Calles extendió una invitación a las organizaciones gremiales a participar en la elaboración del nuevo código de trabajo. A pesar de ese gesto, al parecer de buena voluntad por parte del gobierno, el jefe del Departamento de Personal intentó imponer un reglamento no negociado con los trabajadores. Ante la amenaza de una nueva huelga, Calles intervino para que se publicara el texto consensado con los ferrocarrileros: el Reglamento Almaraz, el cual entró en vigor el 13 de julio de 1925.

¹⁶³ *Ibid.*, p. 111.

¹⁶⁴ *Ibid.*

¹⁶⁵ *Ibid.*

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 154.

¹⁶⁷ Apenas en 1921 había ocurrido una huelga nacional y, en 1923, grupos de ferroviarios apoyaron la rebelión de Adolfo de la Huerta.

Esta nueva reglamentación general buscó ordenar el trabajo en todos los Departamentos del sistema de FNM y aquellos administrados por el gobierno. La intención de los 1 334 artículos —divididos en disposiciones generales y otras reglamentaciones particulares por gremio— fue la de normar y racionalizar los procesos de trabajo, además de ser una reglamentación general para toda la industria ferroviaria, antes de este, las empresas debían de negociar con cada gremio tanto el reglamento como las condiciones de contratación, indemnización y jubilación.¹⁶⁸ A pesar de ese propósito, lo cierto fue que, hasta la negociación de un contrato colectivo de trabajo en la primera mitad de la década de 1930, las viejas prácticas de negociación obrero-patronales persistieron. Sin embargo, el Reglamento Almaraz tuvo repercusiones en la organización y administración de la fuerza de trabajo en la industria ferroviaria.

De acuerdo con Arturo Valencia, entre 1925 y 1930, el Reglamento Almaraz funcionó también como una especie de contrato de trabajo, dado que diversos artículos estuvieron orientados a establecer mecanismos para que los ferrocarrileros pudieran acceder a diversas prestaciones como servicio médico, indemnizaciones ante accidentes de trabajo o muerte y jubilaciones.¹⁶⁹ Sobre este asunto, cabe reflexionar sobre la naturaleza de este y otros reglamentos como fuente para la historia social de los trabajadores. Si bien este tipo de documentos podrían pensarse como un reflejo fiel de lo que sucedía en un momento determinado, algunas críticas hablan de la brecha que existe entre los hechos y lo establecido por estos reglamentos. No obstante, habría que considerar estos conjuntos de reglas, disposiciones y derechos como indicios de prácticas existentes, las cuales era necesario regular o erradicar de acuerdo con las ideas, intereses y proyectos de determinados grupos sociales.

De acuerdo con lo anterior, cabe mencionar un par de ejemplos, el artículo 165 del Reglamento Almaraz señalaba que los padecimientos físicos o psicológicos causados por enfermedades “venéreo-sifilíticas o alcohólicas”, uso de bebidas embriagantes,

¹⁶⁸ *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles, 1925*. Antes del Reglamento Almaraz, los estatutos que regulaban la fuerza de trabajo eran negociados por cada gremio con cada una de las compañías. Muchos de esos reglamentos también funcionaron como un contrato de trabajo y fueron conocidos como convenios. Cabe mencionar que dichos reglamentos y convenios pervivieron durante y después de la publicación del Reglamento Almaraz, ya que este, en algunos de sus artículos, apunta que debía considerarse lo estipulado por cada gremio. El Reglamento Almaraz no se aplicó a las empresas privadas, no obstante, los FNM y anexos, componían prácticamente la totalidad del sistema ferroviario nacional.

¹⁶⁹ Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

narcóticos o “drogas heroicas” no serían considerados como enfermedad profesional; por lo tanto, los trabajadores no tendrían derecho a gozar de su sueldo ante la imposibilidad de trabajar, como sí lo tenían quienes estuvieran enfermos de otros padecimientos no contemplados como enfermedades profesionales.¹⁷⁰ Por su parte, el artículo 152 determinaba que la empresa ferroviaria podía reservarse el derecho de atender médicamente a aquellos trabajadores inutilizados “temporal o definitivamente” a causa de suicidio frustrado o alcoholismo agudo. Algo similar pasó con los leprosos, los tuberculosos y los enfermos de tracoma. La directiva de FNM consideró que esas enfermedades representaban un peligro para el resto personal, por lo cual, su padecimiento podría causar la separación del ferrocarrilero de su puesto de trabajo.¹⁷¹

Si bien la reglamentación no terminó con las enfermedades venéreas, el alcoholismo, la drogadicción o el suicidio, buscó que sus consecuencias no repercutieran en las finanzas de la empresa, enfatizando que tales padecimientos no serían cubiertos por el servicio médico de la compañía y que los gastos correrían a cuenta del trabajador o, en su defecto, sería retirado del servicio sin ninguna indemnización, con la intención de que las sanciones económicas generaran un cambio en las acciones de los ferrocarrileros. Por otro lado, al promover un cambio en la conducta de los ferrocarrileros, es un indicio sobre que dichos problemas sociales y de salud eran recurrentes entre este grupo de trabajadores. Por lo tanto, no habría que interpretar este tipo de fuentes como prescriptivas de la realidad, tampoco como una descripción completamente falsa al no cumplir con lo señalado, sino como un indicio de problemas y procesos vividos por el grueso de ferrocarrileros, mismos que se buscaron regular o erradicar.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Reglamento Almaraz, en su primer artículo, definía en términos prácticos quién era considerado un ferrocarrilero: “Es empleado ferrocarrilero, cualquier individuo que preste sus servicios en los Ferrocarriles o en sus dependencias”.¹⁷² Sin embargo, entre los trabajadores había elementos de distinción que

¹⁷⁰ *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles*, 1925.

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 30. Durante mucho tiempo, la lepra, la tuberculosis y el tracoma fueron enfermedades asociadas con la pobreza. En el caso de los ferrocarrileros de la ciudad de México, FNM inauguró un hospital especializado en la atención de tuberculosis en 1926, localizado en la calle de San Fernando, en Tlalpan; tres años después, cerca de ahí sería inaugurado el Sanatorio para Enfermos Tuberculosos de Huipulco; al respecto, véase: Agostoni, “Tuberculosos”, 2019; de la misma autora: “Del ‘armamento antituberculoso’”, 2019.

¹⁷² *Ibid.*, p. 5.

inflúan en el reconocimiento entre los propios ferrocarrileros. Algunos de ellos fueron parte de las representaciones e ideas sobre este grupo de trabajadores: la vestimenta, el oficio, la antigüedad o la destreza en el trabajo. Aunque reglamentariamente todo trabajador vinculado con la empresa era un ferrocarrilero, fuera de esa definición gran parte de la identidad de los rieleros descansaba en el trabajo que desempeñaban.¹⁷³ Las particularidades en que cada uno de los diferentes gremios ejercían sus labores dieron sustento a la conformación de comunidades de trabajo, las cuales, en ocasiones, trascendieron la división por oficios y articularon las demandas de diferentes sectores ferroviarios en determinados momentos.

Ingrid Ebergenyi y Guillermo Guajardo recalcaron que la organización interna del trabajo ferroviario es “una compleja estructura de funcionamiento que requiere de una multiplicidad de ‘oficios’ o especialidades de trabajos diferentes”.¹⁷⁴ En comparación con otras industrias —desde su construcción y para la década de 1920—, el sector ferroviario contaba con una organización del trabajo muy desarrollada. Desde sus inicios demandó una división del trabajo y tecnología de suma complejidad. Además, la expansión de este sistema de transporte estimuló la formación de un proletariado industrial de manera paulatina. Las condiciones sociales, económicas y educativas del país condicionaron la formación de la mano de obra especializada, situación que fue subsanada mediante la contratación de personal extranjero, particularmente estadounidense. A la larga, la industria ferroviaria contaría con obreros nacionales especializados en la reparación, mantenimiento y conducción de los ferrocarriles.¹⁷⁵

Así mismo, para la administración y operación eficiente de los ferrocarriles fue necesaria una fragmentación del trabajo en unidades administrativas denominadas “divisiones”. La TABLA II muestra la composición del sistema ferroviario en 1916, y su respectiva

¹⁷³ Las fuentes sobre esto dependen del periodo histórico. No obstante, para la historia de los trabajadores ferrocarrileros un acervo inexplorado es el Archivo de la Palabra “Jesús García Corona”, el cual está integrado por entrevistas a trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México. Así mismo, la prensa ferrocarrilera, como *Unión Ferroviaria* o *Ferronales*, ha sido poco explorada por las investigaciones sobre el trabajo ferrocarrilero en México.

¹⁷⁴ Ebergenyi, “Primera aproximación al estudio”, 1982, p. 119. Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles*, 2010.

¹⁷⁵ Riguzzi, “Prólogo”, 2010; Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles*, 2010. La historiografía económica de los ferrocarriles ha puesto énfasis en señalar el atraso de otras industrias vinculadas a la construcción y funcionamiento del ferrocarril, por ejemplo, la industria siderúrgica, esta no tuvo la capacidad para satisfacer la demanda de insumos como rieles, además de su baja calidad. Por lo que se ha subrayado la falta de una integración industrial.

extensión en kilómetros de vías férreas. Por su extensión territorial, el norte del país concentró el mayor número de kilómetros, seguido por la zona centro, la cual unificaba el tráfico de productos básicos y material primas.

Cada División era administrada mediante Departamentos, compuestos por empleados administrativos y oficios relacionados entre sí; por ejemplo, el Departamento de Transportes reunía a conductores, maquinistas, garroteros, pasa-carbón, pasa-leña, llamadores, veladores de máquinas, entre otros, todos ellos vinculados con la conducción de los trenes de carga y pasajeros, así como en los patios de maniobras.¹⁷⁶ Como mencioné en las primeras páginas, la finalidad de la organización por Departamentos era el uso óptimo y eficiente de la fuerza de trabajo.

De acuerdo con Patricio Juárez, los principales trabajadores ferrocarrileros estuvieron concentrados en tres grupos: conservación de vías (Departamento de Vía y Edificios); operación y manejo de los trenes (Departamento de Transportes) y mantenimiento y reparación del equipo motriz y maquinaria (Departamento de Equipo, Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre).¹⁷⁷ De igual forma, Guajardo dividió a los trabajadores en dos conjuntos: el primero, conformado por aquellos dedicados a la construcción de vías e instalaciones; el segundo, los del servicio regular en estaciones, talleres y trenes, esta clasificación resulta vaga al conjuntar empleos y oficios tan disímiles como quienes laboran en oficinas con aquellos que lo hacían en los talleres, sólo atendiendo al esquema de contratación de los trabajadores.

¹⁷⁶ Ebergenyi, "Primera aproximación al estudio", 1982, p. 124. Eran alrededor de 22 Departamentos los que constituían las Oficinas Generales: Departamento de Personal, Tesorería General, Contaduría de Egresos, Contaduría de Ingresos de Flete, Contaduría de Ingresos de Pasajes, Contaduría de Agentes y Conductores, Contaduría de Materiales, Contaduría de Express, Agencia de Reclamaciones, Agencia General de Compras, Policía, Tráfico, Vía, Edificios, Almacenes, Legal, Express, Auditores, Transportes, Equipo y Médico.

¹⁷⁷ Juárez, "Trabajo y trabajadores ferroviarios", 2011.

TABLA II: DIVISIONES DEL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL (1916)

Grandes Divisiones	Divisiones	Kilómetros	Costo probable de la Reconstrucción. Oro Nacional
Norte	Chihuahua	762.7	\$1,405,800
	Torreón	649.1	\$267,102
	Monclova	627.2	\$504,526
	Saltillo	443.0	\$367,070
	Norte	707.5	\$435,798
	Monterrey al Golfo	593.7	\$445,951
	Durango	477.5	\$499,840
Centro	San Luis	727.8	\$845,042
	Aguascalientes	732.1	\$291,313
	Cárdenas	484.9	\$187,440
	México-Querétaro	1378.1	\$239,767
	Guadalajara	1059.7	\$117,150
	Pacífico	647.4	\$112,464
	Tampico (Terminal)	10.1	-----
Sur	Manzanillo	5.1	-----
	Hidalgo	252.6	-----
	Istmo	547.8	\$101,530
	Pan-Americano	458.2	\$1,392,523
	México (Terminales)	42.7	-----
Total			\$7,213,316

FUENTE: Elaboración propia a partir de "Longitudes y límites de las divisiones actuales del sistema ferrocarrilero, reparaciones de vía y puentes", México, D.F., 30 de junio de 1916, en Centro de Estudios de Historia de México-Fundación Carlos Slim, Fondo Manuscritos del Primer Jefe del Ejército Constitucionalista 1889-1920, Carpeta 86, Legajo 9706.

Si bien coincido en que los trabajadores dedicados a la construcción, mantenimiento, reparación y operación de trenes y material rodante eran la columna vertebral de esta industria, queda pendiente responder ¿por qué fue así?, ¿qué los distinguía de todo el conglomerado de oficios o especialidades que les otorgaba un lugar privilegiado dentro del sistema de trabajo para el funcionamiento del servicio de transporte? En principio, bastaría pensar que sin vías no hay caminos por los cuales corran las máquinas, sin quien las conduzca no hay servicio y sin reparaciones y mantenimiento no hay continuidad en el transporte. No obstante, hay otros oficios que intervienen entre una operación y otra, mismos que no son tomados en cuenta al hablar del proceso de trabajo. Como argumenta John Womack, es necesario comprender por qué dichos oficios ocupan una posición estratégica dentro de la producción, en este caso, de quienes intervienen en la prestación del servicio transporte. Por lo tanto, hay que entender la noción de posición estratégica

como el poder técnico para lograr interrumpir o alterar el funcionamiento en una compañía o, incluso, en todo un sector de la economía.¹⁷⁸

Aunque el trabajo industrial está dividido y divide a los trabajadores, no deja de ser colectivo, la industria ferroviaria lo demuestra, al establecer la interdependencia entre Departamentos.¹⁷⁹ No obstante, hubo oficios que destacaron por determinadas características sobre otros. Por ejemplo, quienes contaban con una mayor capacitación técnica —como maquinistas o mecánicos— o, como en el caso de los peones de vía, por el número de personas empleadas en ese oficio. Entonces, la posición estratégica no siempre estuvo sustentada en la calificación de los trabajadores, aunque fue un factor importante. Al final, ocupar un lugar estratégico en la organización del trabajo brindó mejores oportunidades en las negociaciones, por ello, la situación laboral redundó en una ventaja económica y política en momentos de negociación con la dirección de la empresa o con las autoridades gubernamentales.¹⁸⁰ Conocer las relaciones laborales que establecen los sujetos contribuye a explicar por qué determinados trabajadores —aparentemente los de transporte, talleres y vías— tuvieron mayor influencia que otros, tanto en el servicio como en las organizaciones gremiales, en un primer momento, y en el sindicato después.

En el informe enviado al Departamento del Trabajo, FNM enlistó más de 380 empleos y oficios, si bien el número es impresionante, no expresa la estructura ni las relaciones entre oficios en los distintos Departamentos, los cuales constituían las Oficinas Generales de cada compañía ferroviaria, cuyas instalaciones tuvieron como sede la ciudad de México: “en estas oficinas se encontraban el personal de confianza: director, subdirector, superintendentes generales y jefes de los departamentos”, además de sus ayudantes, los ingenieros, abogados y cirujanos en jefe.¹⁸¹ Los ferrocarrileros tuvieron que abrirse paso entre esa compleja división del trabajo; conocer el funcionamiento del Departamento, la División y, por último, el sistema trajo beneficios a los obreros, pero también significó conflictos intergremiales o con las autoridades superiores de la empresa o del gobierno.¹⁸²

¹⁷⁸ Womack, *Posición estratégica y fuerza obrera*, 2007, pp. 21-25.

¹⁷⁹ Situación que Womack resalta en su investigación sobre los primeros trabajadores ferrocarrileros y la posición estratégica, véase Womack, “Veracruz-El Molino: los primeros ferrocarrileros”, 2010.

¹⁸⁰ Womack, *Posición estratégica y fuerza obrera*, 2007.

¹⁸¹ Ebergenyi, “Primera aproximación al estudio”, 1982, p. 124.

¹⁸² Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles*, 2010.



La intención de racionalizar el funcionamiento de las compañías ferroviarias llevó a una compleja división del trabajo, misma que fue traducida en distinción y grados de jerarquía dentro de cada gremio, donde la habilidad y la antigüedad fueron factores importantes para definir el perfil de los trabajadores. A lo largo del país, en cada Departamento existían diferencias en cuanto a su composición, ya que respondían a las necesidades específicas del servicio que brindaba cada uno y también a la División, algunas más importantes que otras.

El propósito de la investigación de Womack fue analizar el trabajo desde una visión exclusivamente técnica para comprender qué hace estratégicos a determinados trabajadores. Bajo esa premisa el autor no estuvo interesado en aquellos otros aspectos que aunque tienen su origen en el mundo del trabajo, no son exclusivos del proceso de producción; por ejemplo, las comunidades de trabajo formadas a partir de lazos familiares, característica importante en los talleres. Estos otros vínculos son tan importantes como aquellos meramente técnicos para explicar por qué algunos oficios tuvieron más injerencia que otros en momentos de negociación ante sus amenazas de parar el servicio de transporte de mercancías o pasajeros. Al final, esa capacidad de negociación estuvo sustentada en la legitimidad que existía entre los ferrocarrileros, la cual, podría decir, fue construida y no era determinada en sí misma por las labores de cada uno de los oficios. Por ello, analizaré la composición y particularidades de aquellos Departamentos que considero fueron el corazón de la industria ferroviaria en México durante el siglo xx.

2.2.1 DEPARTAMENTO DE FUERZA MOTRIZ Y MAQUINARIA

Como mencioné al inicio, el Reglamento Almaraz contempló disposiciones generales y reglamentaciones particulares para algunos Departamentos. Entre las disposiciones generales para entrar al servicio estuvieron las siguientes: sustentar los exámenes que las autoridades estimaran convenientes relacionados con el puesto solicitado; así como acreditar “buenas costumbres” —sin especificar cuáles o a qué se refería— y ser mexicano de nacimiento. A su vez, cada uno de los Departamentos estableció condiciones particulares para laborar en ellos.

Uno de los Departamentos de mayor complejidad en su estructura fue el de Fuerza Motriz y Maquinaria, donde tenían lugar las labores relacionadas con los talleres. Por el carácter inmóvil de la mayoría de los oficios que laboraban en talleres, estos

ferrocarrileros rápidamente generaron una dinámica de población en las áreas circundantes, estableciendo núcleos de población junto con sus familias, los cuales fueron parte importante en la construcción de una cultura obrera ferrocarrilera, que hasta el día de hoy prevalece en la memoria de sus habitantes.

Entre las poblaciones que contaron con talleres importantes estuvieron: Mérida (Yucatán); Puebla (Puebla), Apizaco (Tlaxcala); Guadalajara (Jalisco); Empalme (Sonora); Aguascalientes (Aguascalientes); San Luis Potosí (San Luis Potosí); Gómez Palacio (Durango); Torreón (Coahuila); Monterrey (Nuevo León) y Matamoros (Tamaulipas) figuraron como centros ferroviarios a lo largo y ancho del país.¹⁸³ Por su parte, el caso de la ciudad de México es el más significativo pues, desde los inicios de la industria ferroviaria, en sus márgenes las diferentes compañías ferroviarias establecieron sus talleres en las estaciones de Buenavista, Nonoalco y San Lázaro.

La edad mínima para comenzar a laborar en los talleres como ayudante auxiliar era de 16 años, a partir de ese momento el trabajador entraba al escalafón y comenzaba a contabilizarse su tiempo dentro de la empresa, generando su antigüedad, la cual lo posicionaba dentro del escalafón en su oficio; con ello, en todo el sistema sabrían si tenía derecho o no a reclamar un ascenso o, al final de su vida laboral determinar a cuánto ascendía el monto de su jubilación.

Además, si el trabajador buscaba un ascenso debía comprobar saber leer y escribir y no tener malas costumbres, sin brindar más información a lo que se hacía alusión y quién determinaba eso. De acuerdo con el Censo General de Habitantes de 1921, un total de 247 355 hombres y 276 229 mujeres manifestaron tener habilidad para leer y escribir; por el contrario, 60 726 hombres y 111 851 mujeres acusaron no contar con dichas habilidades. Entre la población mayor de 10 años el 19.28% de los hombres no sabía leer ni escribir, mientras que en el caso de las mujeres la cifra ascendía hasta el 27.86%. En comparación con otros estados, el Distrito Federal estaba por debajo del 30% de población analfabeta;¹⁸⁴ dado que dicho Censo no realizó un desglose por ingresos económicos, no es posible conocer la situación de los sectores de menores ingresos, tan solo es posible establecer que, a pesar de ese panorama, era relativamente accesible

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ Departamento de la Estadística Nacional, *Censo General de Habitantes 1921 – Distrito Federal*, 1925.



cubrir aquel requisito para laborar en FNM, sin dejar de lado que esta condición era ya una distinción con otros oficios dentro de la industria ferroviaria y entre los trabajadores urbanos del Distrito Federal.

De acuerdo con el *Convenio para Reglamentación General del Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria*, el Departamento estaba dividido en tres áreas importantes: Trabajadores, Jefes y Oficiales (ver TABLA III), cada una con los empleos y los oficios que integraban. En este escalafón no hay mención de la subdivisión de los oficios por categorías al interior de cada unidad, las cuales determinaban tanto el monto salarial como los derechos y las responsabilidades en el trabajo. Si bien las áreas de Oficiales y Jefes tuvieron un rol administrativo y de vigilancia sobre la mano de obra, el área de Trabajadores concentró el mayor número de obreros con diferentes grados de instrucción y especialidad. De acuerdo con los objetivos de esta investigación, me concentro en los oficios agrupados en esta última área.

A diferencia de otros trabajadores, los obreros que laboraban en los talleres tuvieron poca movilidad geográfica, convirtiéndose así en la base de poblaciones y comunidades con tradición ferroviaria. En los talleres, popularmente conocidos como “casas redondas”, tuvo lugar el mantenimiento y la reparación de locomotoras, otro tipo de material rodante y maquinaria. Además, las casas redondas fueron espacios que concentraron a diferentes obreros especializados, entre ellos: mecánicos, pintores, cobreros, hojalateros, moldeadores, fundidores, modelistas, herreros, caldereros y carpinteros fueron sólo algunos de los más representativos en los talleres, cada uno de estos oficios estableció un tipo de taller, los cuales resolvían sólo una parte del proceso de reparación y mantenimiento.¹⁸⁵

¹⁸⁵ En los planos de algunas estaciones están representados espacios exclusivos para el taller de fundición, de pintura, de carpintería o el mecánico. La ubicación de las casas redondas obedeció a decisiones de carácter técnico; por lo cual, algunas estuvieron localizadas en las estaciones terminales o en los trayectos entre dos ciudades importantes, con la intención de cubrir alguna eventualidad en el camino. En este sentido, Guillermo Guajardo considera que los lugares fuera de la capital que contaron con un taller o infraestructura ferroviaria de medianas dimensiones fueron beneficiados al concentrar trabajadores calificados, quienes difundieron una cultura laboral industrial y capitalista fuera de las grandes ciudades.

TABLA III: ESCALAFÓN DEL DEPARTAMENTO DE FUERZA MOTRIZ Y MAQUINARIA

DEPARTAMENTO DE FUERZA MOTRIZ Y MAQUINARIA		
TRABAJADORES	JEFES	OFICIALES
Inspector Local de una Especialidad	Mayordomo de Departamento de Terminal	Superintendente General de Fuerza Motriz y Maquinaria
Operario	Mayordomo Ayudante, de Departamento o de Terminal	Ayudante del Superintendente de Fuerza Motriz y Maquinaria
Aspirante a operario	Cabo	Superintendente de Talleres
Ayudante de primera (sujeto a reglamentación especial)	/	Inspector Viajero
Ayudante (Puesto inicial del escalafón)	/	Maestro Mecánico
Ayudante Auxiliar (antiguamente peón)	/	Maestro Mecánico Ayudante

FUENTE: Elaboración propia a partir de Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria, *Convenio para Reglamentación General*, México, Talleres Gráficos “La Helvetia”, 1923.

De acuerdo con la TABLA IV, el trabajo en los talleres estuvo organizado en una estructura jerárquica, caracterizada por relaciones de tutelaje de los puestos superiores hacia los inferiores. De forma similar a las antiguas sociedades gremiales, los trabajadores en el taller comenzaban su vida laboral como aprendices. El *Reglamento para Talleres*, de 1920, especificó que los solicitantes para ingresar como aprendiz deberían tener entre 16 y 20 años, demostrar “haber cursado la Instrucción Primaria Elemental; que sean de buena salud y resistencia física, [...] que no sean de costumbres notoriamente viciosas”,¹⁸⁶ la solicitud de empleo debía estar avalada por el padre o tutor del interesado. También, los hijos y familiares del personal en servicio que solicitaran su ingreso tendrían al momento de la contratación, así quedó asentado en el reglamento citado. Este hecho dio pie a la formación de una tradición de trabajo dentro de las familias, situación que prevaleció hasta bien entrado el siglo XX o que incluso prevalece. Por lo tanto, además de las relaciones laborales, existían otros vínculos, en este caso familiares, que fomentaron la constitución de grupos cerrados, en los cuales los ferrocarrileros foráneos o que recién ingresaban fueron vistos con desconfianza o recelo por la comunidad de trabajo ya constituida. Esta situación fue replicada en otros Departamentos.

¹⁸⁶ *Reglamento para Talleres*, 1920, p. 5.



TABLA IV: ESCALAFÓN DE OBREROS DEL DEPARTAMENTO DE FUERZA MOTRIZ Y MAQUINARIA (ÚNICAMENTE EN TALLERES MECÁNICOS)

OFICIO	RELACIÓN DE SALARIOS CON OTROS OFICIOS
Operario de Sueldo Especial	/
Operario de Primera Categoría	/
Operario de Segunda Categoría	/
Operario de Tercer Categoría	/
Aprendiz de 4 ^o Año	Igual que el Operario de 3 ^a Clase
Aprendiz de 3 ^o Año	Igual que el Ayudante de 1 ^a Clase
Aprendiz de 2 ^o Año	Igual que el Ayudante de 2 ^a Clase
Aprendiz de 1 ^{er} Año	Igual que el Ayudante de 3 ^a clase
Ayudante de Primera Clase	/
Ayudante de Segunda Clase	/
Ayudante de Tercera Clase	/

FUENTE: Elaboración propia a partir de Ferrocarriles Nacionales de México. Administrados por el Gobierno; Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria, *Reglamento para Talleres*, México, Imprenta Victoria, 1920.

El escalafón marcó cuatro categorías de aprendices. Aquellos que buscaban ingresar al taller, además de los requisitos generales, debían comprobar haber trabajado seis meses como ayudantes en el Departamento al cual querían incorporarse como aprendices, haber destacado por su comportamiento y empeño en el trabajo y sobresalir por sus facultades en el oficio que desearan aprender.¹⁸⁷ Los colegas, jefes y superiores eran quienes valoraban las labores y aptitudes correspondientes al perfil para determinar la instrucción y la moral de los aspirantes. Es decir, tanto los ingresos, la permanencia como los ascensos eran definidos al interior de la comunidad de trabajo en los talleres, limitando la influencia de agentes externos a la misma.

Aunque el reglamento estipulase tiempos y mecanismos de ascenso, estos no operaban sin la anuencia de las autoridades del taller, en este caso, la del maestro mecánico o del mayordomo, lo que en ocasiones generó tensiones y conflictos entre el

¹⁸⁷ *Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México*, 1925. Para la reglamentación sobre los aprendices véase el Título Tercero, Capítulo IX. Los ayudantes eran los puestos más bajos dentro del taller; pero, a diferencia de los aprendices, estos no conservaban su puesto y su carácter era temporal, ya que cada seis meses —en caso de no integrarse como aprendiz— podían ser removidos de su puesto o ser trasladados a otro lugar donde necesitasen sus servicios. Para optar a un puesto de ayudante, el trabajador debía demostrar tener 16 años mínimo y saber leer y escribir. El reglamento manifestó que se le daría prioridad a las solicitudes de quien fuera a reingresar al servicio, fuera miembro de las Uniones Obreras relacionadas con los ferrocarriles, aquellos que demostraran ser sostén de familia, cuyo testimonio debía de ser corroborado por otros tres operarios, cfr. *Reglamento para Talleres*, 1920, pp. 9-10.

grueso de ferrocarrileros y quienes eran responsables de supervisar las labores cotidianas en el taller. Entre las quejas más frecuentes en este espacio de trabajo estuvieron los malos tratos y la discrecionalidad al momento de otorgar un ascenso.

De acuerdo con lo anterior, las autoridades ferroviarias eran conscientes de esos hechos. Así lo demuestra una carta enviada por el presidente del Comité General de la Unión Mexicana de Mecánicos, Francisco Moreno, donde detalló contar con denuncias hechas por operarios que laboraban en los talleres de San Lázaro del Ferrocarril Interoceánico. Los ferrocarrileros denunciaron al maestro mecánico Alfredo Flores de malos tratos. Por esta situación y “con objeto de evitarnos futuras dificultades que podrían ocasionarnos graves prejuicios”, solicitó una investigación y, escribió, “he de agradecerle que resuelva mi solicitud en un plazo no mayor a 24 horas, después de recibida esta comunicación”,¹⁸⁸ sabedor de contar con apoyo para ejercer presión sobre la gerencia del Interoceánico. Este acontecimiento demuestra la capacidad de incidir en el desarrollo del servicio de transporte de mercancías y pasajeros.

En cada una de las categorías mostradas en la TABLA IV, los trabajadores debían de pasar un tiempo efectivo de 310 días, con una jornada diaria de 8 horas. Al término de cada periodo, el aprendiz era examinado por el maestro mecánico de la División —o por algún oficial designado por él—, un instructor y un operario. El examen constaba de una parte teórica y otra práctica, los temas eran definidos por un plan de estudios elaborado por el Cuerpo de Instrucción. Si el aprendiz reprobaba alguno de los exámenes, el maestro mecánico debía decidir la rescisión del contrato laboral o cursar nuevamente el año; en caso de reprobación dos veces el mismo nivel, de manera inmediata, era anulado su contrato.¹⁸⁹

El *Reglamento para Talleres* era impreciso al señalar las labores que un aprendiz debía de llevar a cabo, tan sólo señaló: “Los Ferrocarriles pondrán a los Aprendices a hacer práctica progresiva del oficio a que aspiren, facilitándoles el manejo de aparatos, uso de herramientas, estar presentes en la ejecución de trabajos de importancia, como trazos, instalaciones, etc.”.¹⁹⁰ Aunque el Reglamento Almaraz buscó que el trabajo fuese

¹⁸⁸ Carta de Francisco Moreno para el Sr. Manuel Muñoz, ciudad de México, 22 de septiembre de 1926, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 1008, Exp. 12, s/f.

¹⁸⁹ *Reglamento para Talleres*, 1920.

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 6.

eficiente, en esta reglamentación tampoco hubo interés para definir las tareas y obligaciones de los aprendices, tan sólo hacía responsables a los jefes u operarios de los conocimientos que aquellos debían de lograr, además de impartirles una instrucción técnica correspondiente al grado en que se encontraran, sin dar mayor detalle.

En el caso particular de los aprendices de mecánico (véase TABLA V), el Reglamento Almaraz especificaba que sus labores consistían en el montaje y desmontaje de partes de locomotora, realizar ajustes menores en máquinas y mobiliario, así como trabajos sencillos en el torno. Las labores con mayor responsabilidad descansaban en los aprendices más avanzados, sus quehaceres contemplaron el uso de herramientas especiales y el conocimiento de “las distintas máquinas y piezas que se usan en los talleres”, debido a que algunas reparaciones requerían trazar, fundir, construir, reparar y montar distintas piezas de estructuras más complejas, por ejemplo, de las transmisiones o de los *trucks*.¹⁹¹

Por último, los aprendices podían aspirar a convertirse en operarios. De acuerdo con el Artículo 13 del *Reglamento de Talleres*: “Los Ferrocarriles se comprometen a ocupar a los Aprendices al terminar sus contratos, como operarios en relación con sus aptitudes”. Por otro lado, si deseaban podían cambiar el taller por el trabajo en camino; es decir, laborar a bordo de los trenes, sus peticiones mantenían prioridad sobre las realizadas por agentes externos o de otros departamentos.¹⁹² Aún cuando los aprendices estuvieran aptos para ascender a operarios, el Reglamento Almaraz estableció, en su artículo 424, que conservarían esa categoría hasta que hubiera vacantes que, a consideración de los jefes u oficiales, fueran necesarias cubrir.¹⁹³ Esta situación generó mayor competencia entre los trabajadores en los talleres, por un lado, el recién ascendido disputaba una vacante con otros en su misma condición y con todos aquellos con el grado de operario, pero con mayor antigüedad —sin contar a los trabajadores reducidos—,¹⁹⁴ generando un panorama casi imposible de ascenso.

¹⁹¹ *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles*, 1925, pp. 105-106.

¹⁹² *Reglamento para Talleres*, 1920, p. 7.

¹⁹³ *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles*, 1925.

¹⁹⁴ El *reducido* era una categoría de trabajador que causó muchos problemas tanto presupuestales como escalafonarios. Eran “reducidos” todos aquellos ferrocarrileros separados del servicio, que conservaban sus derechos de escalafón a la espera de una vacante temporal o definitiva, formado así una reserva de fuerza de trabajo en las compañías ferroviarias, sin necesidad de emplear a nuevos trabajadores que

TABLA V: ESCALAFÓN DEL DEPARTAMENTO DE EQUIPO

OFICIO
Maestro Mecánico
Maestro Mecánico Ayudante
Mayordomo
Ayudante de Mayordomo
Inspector Local
Cabo
Operario
Aprendiz
Ayudante (puesto inicial de escalafón)
Ayudante Auxiliar (peón)

FUENTE: elaboración propia a partir de Ferrocarriles Nacionales de México, *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos. Administrados por el Gobierno*, México, Compañía Editora Latino-Americana, 1925.

A pesar de las diferencias en cuanto a estabilidad y ascenso laboral, el aprendiz y el ayudante percibían un salario similar: entre los \$76.80 y \$168.00 pesos mensuales, dependiendo de la categoría.¹⁹⁵ A partir de revisar el Reglamento Almaraz, la formación recibida por los aprendices tuvo como finalidad la profesionalización del trabajador del taller, con la intención de integrarlo, posteriormente, como operario dentro del escalafón. En contraste, los ayudantes tuvieron una labor contingente en los procesos de trabajo, ya que cada seis meses corrían el riesgo de ser llevados a otras secciones a laborar. Por otro lado, es probable considerar que los ayudantes, los aprendices y los operarios compartieran conocimientos y habilidades aprendidas de manera empírica. Sin embargo, la única forma de validar esa experiencia e instrucción era mediante los exámenes sustentados ante los compañeros de mayor jerarquía, los responsables del taller y los designados por la empresa, así lo estipulaba el Reglamento.

Tanto el ayudante como el aprendiz estuvieron bajo un régimen de tutela por parte de los operarios, los mayordomos y el maestro mecánico, quienes tuvieron una función

comenzaran todo el proceso de instrucción; además, brindaba la posibilidad de cubrir puestos de trabajo vacante ante emergencias médicas, permisos o vacaciones de los ferrocarrileros en servicio sin afectar el tráfico de los trenes de pasajeros o de carga.

¹⁹⁵ Cuestionario de salarios de empleados y trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México para el Departamento del Trabajo, México, D.F, 7 de marzo de 1922, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 278, exp. 1, ff. 233-239. El rango salarial era definido por la División en la que estaban empleados los ferrocarrileros; por lo cual, siempre oscilaron en un rango de mínimo y máximo, estableciendo diferencias aún en el mismo puesto.

importante en el ingreso, la permanencia y el ascenso. Sin embargo, los operarios, quizá por compartir espacios de trabajo con aprendices y ayudantes, fueron solidarios y elementos fundamentales en la organización y movilización en contra de los abusos de mayordomos y maestros. Muestra de lo anterior fue la huelga ocurrida entre el 15 y el 28 de abril de 1919 en los FNM, la cual afectó el servicio de los talleres en la ciudad de México y otros lugares del país. El movimiento huelguístico fue secundado por 2 100 trabajadores, entre ellos mecánicos, cobreros, herreros, carpinteros, reparadores de carros, fundidores y peones, quienes secundaron el paro con la intención de destituir a un mayordomo de los talleres de Aguascalientes, así como restituir en su puesto de trabajo a “un obrero insubordinado”.¹⁹⁶ La huelga terminó el 6 de mayo, con la restitución al trabajo del obrero, logrando una victoria parcial al aceptar nuevamente en el servicio a “los no culpables” y “dejando fuera a los responsables”, aunque, según informó el Departamento del Trabajo, con un monto total de \$50 063 pesos de salarios perdidos.¹⁹⁷

Por otro lado, dentro del taller, el mecánico era el articulador de los trabajos ahí realizados. Sus labores variaban según su clasificación como clase “A” o “B”. En el caso de los primeros debían demostrar ser aptos para construir, reparar y ajustar cajas motrices, poner parches y ajustar los cinchos de los cilindros de las locomotoras, así como de las ruedas y los bastidores; además de saber leer e interpretar planos, usar herramientas de precisión y saber tornejar y retornejar ruedas de locomotora.¹⁹⁸ Los mecánicos, por sus conocimientos, podían ejercer diversos trabajos en los talleres; sin embargo, estaban subordinados a las instrucciones de mayordomos, cabos y maestros mecánicos, quienes determinaban la distribución de los mecánicos entre las diferentes labores del taller.

Francisco L. Procel, en un artículo para *Ferronales*, escribió que la labor de los mecánicos no estaba restringida al mantenimiento o reparación de locomotoras, coches o carros de carga, sino también en “instalaciones de las casas redondas, plantas eléctricas, bombas de agua y petróleo”, finalizó diciendo: “y qué sé yo cuántas cosas más”. Por estas razones, existió una diversidad de especialidades entre los mecánicos: los

¹⁹⁶ Informe de la huelga de los ferrocarrileros iniciada en el presente mes, abril de 1919, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 147, exp. 10, f. 6. Los otros talleres en huelga estuvieron en Gómez Palacio, Monterrey, Durango, Vanegas, Saltillo, Monclova, Piedras Negras, Guadalajara, Aguascalientes y Cárdenas.

¹⁹⁷ *Ibid.*

¹⁹⁸ *Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México*, 1925.



“aireros”, especialistas en frenos de aire; los “truqueros”, enfocados en los *truck* —estructura que soportan las ruedas, indispensables en mantener la estabilidad de los carros y vagones— y los especialistas en motores, cilindros, manómetros, puentes, bombas y tornos. De ahí que “la mecánica en las ferrovías es por todos conceptos prominente”,¹⁹⁹ exaltando la instrucción de estos ferrocarrileros, así como su capacidad en el trabajo.

Además, Procel reconoció la tradición dentro del gremio y, también, la rudeza que demandaban sus actividades en los talleres. Por lo cual eran necesarios hombres fuertes, al respecto escribió: “a pesar de las corrientes modernizantes, el gremio conserva todavía enorme porcentaje de aquellos hombres férreos, que se hicieron bajo la flexible disciplina de otros días, y que bajo la recia musculatura que les imponen sus viriles tareas, abrigan corazones, igualmente templados y abundantes en nobleza y lealtad”.²⁰⁰

El trabajo de los operarios, aprendices y ayudantes —quienes constituían la base de la reparación y el mantenimiento— estuvo ampliamente vigilado por sus superiores. No sólo eso, como mencioné en el caso de los aprendices, las autoridades determinaban quién de ellos cumplía con las “buenas actitudes” para ser candidatos para ascender. Otra forma de control sobre el trabajo en los talleres fue el sistema de fichas, mediante el cual era controlado el ingreso y salida del trabajador y, también, el préstamo y uso de las herramientas, ya que ninguno de los trabajadores en talleres era dueño de las herramientas que utilizaba. Estas situaciones son indicios para comprender por qué los mecánicos, aprendices y ayudantes tuvieron una fuerte participación en las movilizaciones obreras.

Era tal el control de los maestros mecánicos que, incluso, tenían la facultad de reglamentar el uso de los baños en los talleres, así como supervisar las buenas condiciones de toda la infraestructura destinada a los talleres. De acuerdo con el escalafón, el maestro mecánico respondía y ejecutaba las instrucciones del superintendente de Fuerza Motriz y Maquinaria de cada División. Es decir, era el brazo ejecutor de las decisiones sobre la política relacionada con los talleres en todo el sistema ferroviario. Por ello, era necesario que tuviera conocimiento de las diferentes ramas en los talleres, “una extensión que impone largos años de dedicación y estudio” y, también, tener capacidad administrativa y de gestión.²⁰¹

¹⁹⁹ Francisco L. Procel, “El mecánico”, *Ferronales*, 15 abril de 1938.

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ Francisco L. Procel, “El maestro mecánico”, *Ferronales*, 15 de septiembre de 1938.



En consecuencia, el puesto era ocupado por “un hombre que empieza desde niño en las filas de los ferroviarios”, según Procel.²⁰² Es decir, la experiencia acumulada durante años como mecánico sustentaba su llegada hasta lo más alto del escalafón dentro de los talleres del sistema, como maestros mecánicos. Al final, los mecánicos estaban estrechamente vinculados con el funcionamiento de las locomotoras y con sus tripulantes, particularmente los maquinistas, de quienes se decía que “no son, en rigor sino mecánicos especializados, igual que los fogoneros”.²⁰³ Una buena relación entre ambas especialidades generaba un buen servicio.

No sólo las representaciones destacaron los riesgos del trabajo en los ferrocarriles, quienes laboraban en esta industria fueron portavoces de esa idea y la hicieron parte de la identidad de determinados oficios, de aquellos “netamente ferrocarrilero[s]”,²⁰⁴ considerados así por la peligrosidad que implicaba ejercerlos. A pesar del peligro o la rudeza de laborar en los talleres, “la casa redonda, el maestro mecánico y su mundo lleno de pringue y humo, también encierra su poesía”,²⁰⁵ esta visión romántica del trabajo mecánico resaltó la distinción entre los oficios “verdaderamente ferrocarrileros” de aquellos cuya incidencia no era tan trascendente en el funcionamiento diario del servicio ferroviario. Por ello, el taller mecánico y sus trabajadores sobresalían de otros que integraban el Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria, dado que sus labores procuraron la reparación de locomotoras, maquinaria y equipo rodante, no siempre en las mejores condiciones o con las mejores herramientas e insumos.

²⁰² *Ibid.*

²⁰³ Francisco L. Procel, “El mecánico”, *Ferronales*, 15 de abril de 1938.

²⁰⁴ Francisco L. Procel, “El maestro mecánico”, *Ferronales*, 15 de septiembre de 1938. Corchete mio.

²⁰⁵ *Ibid.*



2.2.2 DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

Como he mostrado hasta ahora, la jerarquía y la distinción al interior de cada gremio fueron características del mundo del trabajo ferroviario. A pesar de ello, el trabajo colaborativo era indispensable, incluso entre ferrocarrileros de diferentes departamentos; por ejemplo, entre mecánicos y maquinistas o fogoneros, como señalaba anteriormente.

En el Departamento de Transportes fue palpable la diferencia y la jerarquía entre dos grupos de ferrocarrileros que tenían el mismo conocimiento, desempeñaban trabajos similares, pero unos tenían mayor prestigio y visibilidad que los demás. La división fue establecida a partir de quienes laboraban en las locomotoras y los trenes para el servicio de camino y aquellos cuyas funciones estuvieron restringidas al patio de maniobras de las estaciones que contaban con tal disponibilidad de espacio (véase TABLA VI). En ambos casos, la preparación, organización y puesta en marcha de los trenes tanto de pasajeros como de mercancías exigió la cooperación entre diferentes oficios ferroviarios. Ese conjunto de trabajadores recibió el nombre de tripulación, la cual estuvo compuesta, generalmente, por el conductor, el maquinista, el fogonero, uno o varios garroteros y, en la época del vapor, por el pasa-carbón o el pasa-leña. Al igual que en el taller, los oficios que integraban una tripulación estaban íntimamente relacionados, no por ello las jerarquías se difuminaban.

La complejidad del Departamento de Transportes radicó, en primer lugar, en la división entre quienes laboraban en los patios de maniobras —es decir, dentro de las estaciones donde eran organizados y enganchados los trenes— y aquellos que lo hicieron en el camino, conduciendo los trenes de una estación a otra a lo largo de los caminos de hierro. Esta situación ocasionó que existieran tanto ascensos verticales como horizontales (véase ESQUEMA I). Por ejemplo, un fogonero de patio, después de determinado tiempo, podía solicitar su cambio a la sección de camino. Los ferrocarrileros hacían este tipo de movimientos para percibir una mejora en sus ingresos, debido a que aquellos que laboraban en los caminos tenían salarios más altos. Para 1922, mientras que un fogonero de patio ganaba mensualmente entre \$100.00 y \$146.25 pesos, un fogonero de camino percibía entre \$168.48 y \$585 pesos. Situación similar ocurría con maquinistas, los de patio tenían un sueldo máximo de \$270.00 pesos, a diferencia de los de camino cuyo

trabajo era pagado hasta por \$1 170.00.²⁰⁶ Por lo cual, a pesar de tener la misma preparación, el salario de unos y otros era muy disímil entre aquellos que laboraban en el camino y quienes lo hacían en los patios de maniobras.

TABLA VI: ESCALAFÓN DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

Camino	Patio
Conductor	Jefe de Patio
Maquinista	Mayordomo
Fogonero	Maquinista
Garrotero	Fogonero
Practicante de garrotero	Fogoneros de Fijas
Veladores de Máquinas	Garrotero
Llamador	Proveedores
Pasa-Carbón	Veladores de Máquinas
Pasa-Leña	Cambiadores
/	Encendedores
/	Ayudantes de Encendedor
/	Llamador

FUENTE: Ferrocarriles Nacionales de México, *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos. Administrados por el Gobierno*, México, Compañía Editora Latino-Americana, 1925.

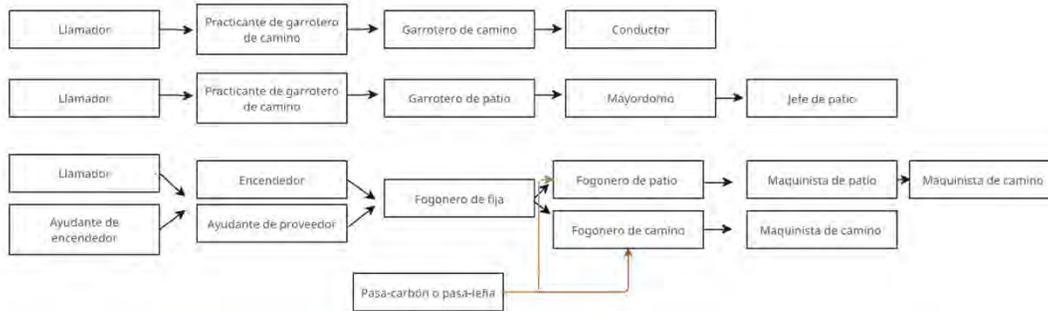
La diferencia salarial fue la muestra fehaciente de la desigualdad al interior del Departamento de Transportes. A pesar de que los trabajadores de patio debían tener los mismos conocimientos que sus pares de camino, estos eran pagados mejor, en algunos casos hasta casi cuatro veces más —según los salarios máximos señalados anteriormente. Además, al menos durante los trayectos entre una estación y otra, las tripulaciones de camino estaban fuera de la vigilancia de las autoridades administrativas, demostrando con ello autonomía en las decisiones que tomaran concernientes al manejo de los trenes y de los problemas que sucedieran en el transcurso del viaje, el cual podía

²⁰⁶ Cuestionario de salarios de empleados y trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México para el Departamento del Trabajo, México, D.F., 7 de marzo de 1922, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 278, exp. 1, ff. 233-239



extenderse por días. Por su parte, los ferrocarrileros de los patios estaban bajo la supervisión del mayordomo y del jefe de patio en todo momento.

ESQUEMA I: ASCENSOS EN EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES



FUENTE: elaboración propia a partir de *Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México*, 1925.

Así mismo, los requisitos para ocupar los puestos mostrados en el ESQUEMA I obedecen tanto a una preparación técnica como práctica, ya que el ferrocarrilero debía de sustentar exámenes ante sus pares y, también, comprobar haber laborado durante un periodo mínimo de tiempo en un escalafón menor. Además, en ocasiones fue necesario contar con el respaldo y la recomendación de otros trabajadores, quienes debían dar fe de la habilidad y la destreza de aquellos que querían ascender, ese fue el caso de los maquinistas y los garroteros. Esta situación muestra la necesidad de prestigio y reconocimiento al interior del gremio, sin ellos el obrero perdía ventaja para lograr un ascenso, dando paso a prácticas discrecionales, corrupción o chantajes por parte de los superiores o de sus mismos colegas, reforzando el orden jerárquico del escalafón.

En los diversos fondos documentales consultados, uno de los temas recurrentes fue la violación a los reglamentos y otras normativas sobre ascensos. Así, el 20 de mayo de 1925, un grupo de maquinistas de la División México-Querétaro denunció que Pedro Ávila, Joaquín Gama, Paz González y León Kullingher —quienes fueron destituidos “por haber ocasionado accidentes que costaron muchos miles de pesos y pérdida de vidas además relajaban moral de empleados cumplidos”—²⁰⁷ habían sido restituidos en sus puestos de trabajo en perjuicio de los denunciantes. Pese a ser afectados por la decisión

²⁰⁷ Telegrama de Eduardo Huxley; Víctor Hernández; F. Zapata; Manuel González; Manuel Mota; Jorge Peña; entre otros, para el presidente del República, México, D. F., 20 de mayo de 1925, en AGN, Fondo Presidentes Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F1-E, ff. 71-72.

del Superintendente de la División, no se opusieron al retorno de sus colegas. Sin embargo, consideraron que debían ser recontratados como nuevos, es decir, sin ninguna antigüedad, lo cual afectaba su futura jubilación del servicio.

Otros casos, por su complejidad, requirieron de la intervención de las autoridades del trabajo, de la gerencia de la empresa ferroviaria y de las organizaciones gremiales. Este tipo de situaciones necesitaron de mayores investigaciones que se prolongaron por meses para lograr una solución, la cual no siempre fue considerada justa. Ese fue el caso de Fidencio Estévez, trabajador que había ido y venido entre los talleres de Buenavista y Nonoalco en la ciudad de México.

El 31 de agosto de 1926, Feliciano C. Rosales, presidente del Comité General de Ajustes de la Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, denunció la violación al Reglamento Almaraz en sus disposiciones sobre ascensos en el Departamento de Transportes por la inclusión de Fidencio Estévez como fogonero de caminos con el carácter de inamovible en la División México-Querétaro. De acuerdo con su hoja de servicios, el inicio de las labores de Estévez databa apenas del 7 de mayo de 1924, lo que a todas luces significaba que su nombramiento era un despropósito. Esta decisión afectaba a los llamadores, ayudantes de encendedor, encendedores, ayudantes de proveedor, fogoneros de fija y fogoneros de patio en toda la División. El presidente de la Orden de Maquinistas había recurrido al Departamento del Trabajo de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo (SICT) debido a que en FNM no había encontrado interés por resolver este problema que afectaba a gran número de ferrocarrileros que esperaban un ascenso. El representante gremial exigía atención y una resolución justa.²⁰⁸

Aunque el caso tuvo lugar entre agosto y diciembre de 1926, tenía sus antecedentes desde finales de 1925, cuando Florentino González, miembro de la Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, solicitó al maestro mecánico V. Herrera, de los talleres de Nonoalco, el historial de trabajo de Estévez. En su *record* laboral figuraba que había desempeñado el puesto de mecánico en los talleres de Nonoalco, sin mencionar el año de ingreso. Antes de llegar a Nonoalco, Estévez trabajó en los talleres de Buenavista como proveedor, puesto al que renunció en mayo de 1920, reintegrándose un mes

²⁰⁸ Carta de Feliciano C. Rosales para el Sr. R. Cervantes Torres, Jefe del Departamento de Trabajo de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, México, D. F., 31 de agosto de 1926 en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 1008, exp. 12 (5ª parte), s/f.

después como proveedor de máquinas, oficio en el cual pasó tan sólo tres meses debido a que fue ascendido a mecánico de tercera.²⁰⁹ Mediante otra comunicación sabemos que, en 1887, Estévez comenzó su carrera como ferrocarrilero en el puesto de fogonero hasta 1901, a partir de 1907 fue nombrado fogonero de patio y entre 1909 y 1920 fue proveedor en Buenavista bajo las órdenes del maestro mecánico Rafael Rodríguez.²¹⁰ Con toda esta información, poco a poco quedaba claro que la supuesta falta de experiencia de Fidencio Estévez no era tal.

Entonces, ¿cuál era el problema de fondo? Mariano Cabrera, director general de FNM, declaró lo siguiente:

habiéndome informado con todo detenimiento de este asunto, tengo la pena de comunicarle que no es posible acceder a sus deseos, pues éste es otro caso de dificultades intergremiales que los Ferrocarriles no están dispuestos a apoyar, ya que usted mismos (sic) ha manifestado al Superintendente General, señor J. J. Franco, que el personal fogoneros de [camino] de [la] División México-Querétaro se encuentra disgustado por los derechos que justificadamente sostiene el señor Esteves (sic) y solamente por ese hecho solicita usted se reconsideren las instrucciones giradas por la Oficina del señor Franco y lo que usted pretende no solamente estaría injustificado sino que sería inmoral ya que los derechos del señor Esteves (sic) han quedado ampliamente reconocidos y comprobados (sic) para desempeñar el puesto de Proveedor inmovible que se le ha concedido.²¹¹

Efectivamente, como consta en el expediente citado, la Orden de Maquinistas había promovido el ascenso de Estévez. Sin embargo, poco después Fidencio, por voluntad propia, renunció a la organización gremial, fue entonces cuando comenzó la impugnación de su ascenso en agosto de 1926.

Por lo cual, en primera instancia, puede advertirse que como miembro de la Orden de Maquinistas, Fidencio Estévez utilizó el respaldo de la organización para promover sus intereses y ascender a fogonero de camino inamovible. Si bien no conocemos cuándo Estévez ingresó a la organización gremial, sabemos que al momento de conseguir el nombramiento la abandonó, sin mencionar los motivos de su salida. Sin el amparo de la

²⁰⁹ Carta de V. Herrera, Maestro Mecánico de los Talleres de Nonoalco, para el Sr. Florentino González, Comité de Terminales Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, Nonoalco, 9 de diciembre de 1925, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 1008, exp. 12 (5ª parte), s/f.

²¹⁰ Carta de J. Montero S., Comité Ayudante de la Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, para el Sr. J. J. Franco, Supte. General de Transportes de los Ferrocarriles Nacionales de México, México, D. F., 20 de marzo de 1926, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 1008, exp. 12 (5ª parte), s/f.

²¹¹ Carta de M. Cabrera al Sr. F. C. Rosales, México, D. F., 27 de agosto de 1926, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 1008, exp. 12 (5ª parte), s/f.



Orden de Maquinistas, el fogonero fue intimidado por Pastor Suárez y Enrique Kolbek, miembros de la misma agrupación, para que “voluntariamente” firmara su renuncia como fogonero inamovible.

De acuerdo con Camilo E. Pani, las amenazas en contra de Estévez fueron iniciativa del mismo Pastor Suárez, quien sería beneficiado con su salida del servicio al ocupar el puesto dejado por Fidencio. Por esta razón, decía Pani, tanto la presión de sus compañeros como los métodos de coacción empleados por la Orden de Maquinistas eran ilegales y la empresa ferroviaria no sería cómplice “de tal injusticia”. Además, recriminó la forma de proceder de la organización gremial: “es inaceptable, por todos conceptos, que se pretenda hacer uso de la representación gremial, para cometer injusticias de esa índole”.²¹²

Las negociaciones entre Estévez, la Orden de Maquinistas y la dirección general de FNM fracasaron. Por esa razón, el asunto llegó hasta la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, cuyas autoridades determinaron que

habiéndose estudiado detenidamente la solicitud que esa agrupación [la Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras] hizo para que el Señor Fidencio Estévez, que desempeña el puesto de Proveedor inamovible en los Ferrocarriles Nacionales de México, esta Secretaría considera que el Sr. Estévez, debe seguir en el puesto que actualmente desempeña con los derechos de antigüedad que le corresponden, y que le ha reconocido la Empresa de los Ferrocarriles; derechos que esa propia agrupación le reconoció.²¹³

El presidente de la Orden de Maquinistas no estuvo de acuerdo con la resolución y acusó a Luis N. Morones de haber embaucado a la organización gremial en una disputa que desde el inicio no ganarían. El líder sindical y secretario de Industria, Comercio y Trabajo desmintió lo dicho por Rosales, argumentó que la Secretaría había actuado y sentenciado conforme al derecho laboral, sin ninguna intención de perjudicar a la Orden de Maquinistas. Sin embargo, no hay que olvidar que, durante la segunda mitad de los años veinte, las disputas entre las organizaciones gremiales ferrocarrileras y CROM, de la cual Morones formaba parte y era de las principales figuras dentro del movimiento obrero

²¹² Carta de Camilo E. Pani para Luis N. Morones, Secretario de Industria, Comercio y Trabajo, México, D. F., 17 de septiembre de 1926, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 1008, exp. 12 (5ª parte), s/f.

²¹³ Carta del Secretario de Industria, Comercio y Trabajo al Sr. F. C. Rosales, presidente de la Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, México, D. F., 27 de diciembre de 1926, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 1008, exp. 12 (5ª parte), s/f.



y la política laboral, eran constantes por el control de la organización del sector obrero ferrocarrilero. Esta disputa puede interpretarse como parte de esos conflictos.

Mediante el caso de Fidencio Estévez queda en claro el uso discrecional y los chantajes que en ocasiones sufrían los ferrocarrileros por parte de los superiores o de sus mismos compañeros. También cómo las organizaciones gremiales actuaban en la promoción de algunos trabajadores sobre otros y de sus métodos de presión, ya fuese mediante los canales oficiales para la resolución de conflictos laborales o a través de la coacción violenta, por ejemplo, las amenazas por parte de otros ferrocarrileros. Por lo tanto, en ocasiones, no sólo era necesario contar con la anuencia y el respaldo de otros compañeros del gremio, también era importante el apoyo de las organizaciones de trabajadores. Por su parte, aunque FNM cooperó en la resolución del caso, al inicio estuvo al margen de la disputa intergremial. Así, los ascensos no siempre estuvieron condicionados a la preparación técnica y la experiencia de los trabajadores, en muchas ocasiones hubo otros intereses detrás que ocasionaron disputas políticas.

Por otra parte, al igual que los mecánicos, los hijos o familiares de los trabajadores del Departamento de Transportes tenían prioridad para entrar como aprendices o en categorías inferiores de cualquier otro departamento, fomentando la integración de grupos basados no sólo en las relaciones laborales, sino también familiares. Por lo cual, la solidaridad o la identificación con determinadas demandas —o por el contrario, su rechazo— no eran sólo expresión de una identidad de clase, sino también parte de los lazos familiares llevados al mundo del trabajo.

Considero que las tripulaciones de los trenes fueron de las estructuras más cerradas y con mayor responsabilidad dentro del mundo del trabajo ferroviario. Como mencioné en páginas previas, la tripulación estaba conformada por el conductor, el maquinista, el fogonero y el garrotero, quienes eran los encargados de la conducción y de la seguridad del tren en el camino. Aunque las representaciones llevan a pensar que el maquinista era el trabajador principal en las tripulaciones, lo cierto es que el conductor era quien articulaba las labores dentro del tren tanto de pasajeros como de carga, era “la autoridad suprema”,²¹⁴ quien manejaba la documentación de los embarques y las órdenes para el camino; supervisaba las condiciones de los carros y coches; que los fletes

²¹⁴ Francisco L. Procel, “El conductor”, *Ferronales*, 01 de julio de 1938.



fueran cargados y descargados donde correspondían, así como mantener la vigilancia sobre garroteros y maquinistas, para cumplir con los itinerarios de viaje.

Aunque en la jerarquía laboral el conductor estaba por encima del maquinista, este percibía mayor remuneración que aquel: en el caso del Ferrocarril Mexicano, los maquinistas tenían ingresos entre \$145.00 hasta \$780.00 pesos; mientras que el sueldo de un conductor oscilaba entre los \$380.00 a los \$600.00 pesos mensuales.²¹⁵ Es decir, los maquinistas no sólo gozaban del reconocimiento público a través de la difusión de la representación de su oficio, también estaban sobre sus compañeros en cuanto a salarios.

Nuevamente, a través de la pluma de Francisco L. Procel tenemos una descripción de las labores realizadas por los maquinistas, cuya profesión “ha hecho soñar despiertos a todos los escolares”.²¹⁶ Además de la conducción de la locomotora, el maquinista poseía conocimientos de mecánica, dominaban los aspectos técnicos de la construcción de locomotoras y poseían aptitudes para hacer frente a accidentes y otras eventualidades en el camino. De acuerdo con el autor de *Ferronales*, el puesto de maquinista era uno de los de mayor responsabilidad en toda la industria ferroviaria; por lo cual, era ocupado por personal altamente preparado, aunque “sólo excepcionalmente se dan casos de personas impreparadas”.²¹⁷

A las ideas, valores y calificaciones asociados con el maquinista se sumó, entonces, la noción de preparación técnica para desempeñar su oficio. El maquinista encontraba en el fogonero a su fiel compañero, ambos viajaban juntos, hombro a hombro, en la caseta de la locomotora. En la época del vapor, la tarea fundamental del fogonero era mantener vivo el fuego de la caldera, mediante proveer el fogón de leños o carbón —de

²¹⁵ Cuestionario de salarios de empleados y trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México para el Departamento del Trabajo, México, D.F., 7 de marzo de 1922, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 278, exp. 1, f. 221. En el caso de los FNM esta situación fue diferente, aunque no de forma sustancial. De acuerdo con las fuentes, el salario de ambos trabajadores era de \$210.00 pesos; sin embargo, en términos generales, la empresa ferroviaria destinaba mayores recursos al pago de salarios de maquinistas, en total \$4 113 584.46 pesos, el cual era distribuido entre 921 maquinistas del sistema, con un salario promedio diario de \$12.24 pesos; por su parte, al gremio de conductores, cuyo número ascendía a 619, le correspondió una masa salarial de \$3 012 844.80 pesos, con un promedio diario de \$13.33 pesos ganados. La diferencia apenas era de \$1.09 pesos. Sin embargo, como señalé en otra parte de esta investigación, el salario dependió de otros factores como si los maquinistas eran de patio o de camino, la División en que laboraran y, en el caso particular de las tripulaciones, del número de horas en servicio. Esto es apenas un somero acercamiento a la percepción salarial de estos trabajadores.

²¹⁶ Francisco L. Procel, “El maquinista”, *Ferronales*, 01 de febrero de 1938.

²¹⁷ *Ibid.*

ahí el nombre—, una tarea que “[...] Exigía una cantidad de energía humana extraordinaria. Las manos se destrozaban y hombres vigorosos conocí que después del primer viaje resolvían abandonar para siempre ‘la fogoneada’, porque días y días les duraba el primer desollamiento y fatiga que el trabajo de atizar el fogón requería”, más adelante añadía: “el fogonero era una cuasi bestia de carga. No hacía falta cerebro, sino músculos de hierro y manos blindadas, que resistiesen el brutal desgaste producido por los leños pesados y ásperos, que no se podían lanzar dentro del fogón más que a mano”.²¹⁸

Con el cambio al combustible de petróleo, las tareas del fogonero disminuyeron en cuanto a la fuerza que debía de imprimir. A pesar de ello, el riesgo fue intrínseco a sus labores, al igual que el maquinista, en caso de un accidente, eran los más proclives a sufrir lesiones o la muerte por viajar al frente en la locomotora. También, era uno de los principales responsables del buen funcionamiento del tren durante el camino, otras de sus tareas eran la supervisión del buen estado de los rieles y de los niveles de agua y combustible; atender las averías y accidentes en el camino y abanderar el tren ante algún desperfecto.²¹⁹ Debido a su influencia en el servicio de transporte, era el segundo al mando bajo las órdenes del maquinista.

No obstante, aun cuando el fogonero tenía gran responsabilidad en la seguridad del tren y eran varios riesgos a los que estuvo expuesto, las labores del garrotero estaban también estaban “erizadas de peligros”.²²⁰ Sus actividades consistían en trepar por los carros, correr por las vías, saltar de un carro a otro para mantener el orden y la seguridad en el tren; para ello debía de manejar el sistema de señales, saber los principales movimientos de los trenes y conocer el funcionamiento de los frenos.²²¹ Debido a sus tareas, entre el gremio de garroteros había un gran número de trabajadores mutilados y lisiados; las caídas del tren en marcha, el machacamiento de dedos, manos, brazos y piernas eran tan sólo algunos de los riesgos a los que estaban expuestos, “esos azares acompañan inevitablemente al trabajo garroteril”.²²² A diferencia de otros miembros de la tripulación,

²¹⁸ Francisco L. Procel, “El fogonero”, *Ferronales*, 01 de octubre de 1938.

²¹⁹ El abanderar un tren se refiere a colocar señales en la parte final del tren para evitar una colisión, las señales significaban que más adelante había un tren detenido en reparación por averías o accidente.

²²⁰ Francisco L. Procel, “El garrotero”, *Ferronales*, 01 de diciembre de 1938.

²²¹ Al igual que en el caso del fogonero, el nombre del garrotero tenía su herencia de la época del vapor, durante esos años, el garrotero tenía como tarea exclusiva encargarse de los frenos, para ello, echaban mano de unas palancas en forma de bastón o “garrote” para apretarlos.

²²² Francisco L. Procel, “El garrotero”, *Ferronales*, 01 de diciembre de 1938.

el lugar de trabajo del garrotero era el techo de los vagones, donde viajaba durante su jornada de servicio.

Por lo tanto, en diferentes niveles, los miembros de una tripulación eran los responsables de la seguridad y el buen funcionamiento del tren durante la ruta. A diferencia de otros trabajadores, quienes laboraban en los caminos tuvieron una amplia movilidad, “[...] Un día en casita y tres en el camino, cuando el trabajo abunda y faltan tripulaciones”, mencionaba Procel en *Ferronales*.²²³ Esto significó mayor autonomía en relación con las autoridades que controlaban el trabajo en las estaciones terminales o en las grandes ciudades. No por ello fueron trabajadores sin control, el compromiso con la seguridad y llegar a salvo a su destino forjó lazos de responsabilidad para con los otros miembros de la tripulación, si alguno de ellos no era responsable u omitía sus deberes podía ocasionar accidentes, tales como un descarrilamiento o una colisión con otros trenes.

De tal manera, la tripulación fue un grupo compacto y cohesionado de ferrocarrileros. A pesar de haber sido identificados como personal altamente preparado y responsable, en los momentos en que hubo un aumento en los accidentes de trabajo —por ejemplo, durante la Administración Obrera entre 1938-1940—, fueron los primeros en ser atacados y criticados por los medios impresos y por los usuarios, quienes muchas veces adoptaron una posición en contra de los trabajadores ferrocarrileros.

2.2.3 DEPARTAMENTO DE VÍA

En 1944, como una colaboración para *Ferronales*, Fernando P. Torroella escribió una poesía en honor del peón de vía. En sus versos dejó constancia del trabajo rudo y de la trascendencia de su ocupación, a pesar de sus “labores anónimas”,²²⁴ decía el poeta obrero:

*Y en guardián de mil vidas convertido,
bien puede ser, por el menor descuido,
El inconsciente autor de una tragedia.*

A pesar de su importancia, —y de representar el grueso de trabajadores del Departamento de Vía— el peón de vía no gozaba del reconocimiento de maquinistas o mecánicos, aunque sus trabajos consistiesen en dar mantenimiento y reparación a los caminos

²²³ Francisco L. Procel, “El fogonero”, *Ferronales*, 01 de octubre de 1938.

²²⁴ Francisco L. Procel, “El peón de vía”, *Ferronales*, 01 de julio de 1938.



de hierro y la infraestructura en el camino, tal como puentes, edificios, alcantarillas, túneles, tanques de agua y de combustible, así como durmientes, esenciales para el funcionamiento de los ferrocarriles. (TABLA VII). En comparación con otros departamentos, el de Vía concentraba a la mayoría de los obreros de todo el sistema ferroviario. En 1921, Ferrocarriles Nacionales de México empleaba a poco más de 11 mil peones de vía, quienes percibían un sueldo entre \$39.00 y \$91.00 pesos mensuales. En comparación con otros trabajadores relacionados con el servicio ferroviario, los peones percibían los salarios más bajos de todo el mundo laboral ferroviario.²²⁵

El Convenio entre los FNM y la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía²²⁶ no mencionaba la forma en que los peones de vía eran contratados, tampoco lo hizo el Reglamento Almaraz, la única alusión al respecto se encuentra en el artículo 754, el cual menciona que, ante una vacante, la empresa ferroviaria notificaría a las Sociedades Ferrocarrileras para que gestionaran y proporcionaran el número de trabajadores necesarios. En caso de no hacerlo, las empresas serían responsables de las nuevas contrataciones. Nuevamente, la participación de las sociedades gremiales en los asuntos labores, influía en la recomendación o promoción de determinados trabajadores.

En relación con lo anterior, aquella forma de captar mano de obra impuso una dinámica de trabajo particular entre estos trabajadores. Los boletines de vacantes o permutas eran publicados en todas las divisiones del sistema ferroviario, por lo cual, los interesados, después de hacer su solicitud, podían trasladarse de una región a otra, siempre y cuando tuvieran los medios económicos o, en su defecto, debían solicitar un pase de ferrocarril para él y su familia con rumbo a su nuevo destino, así como un descuento para transportar sus muebles u otras pertenencias como carga en el ferrocarril, estas eran prestaciones contempladas por el reglamento. Esta situación hizo que fuera común que el trabajador viviera lejos de su familia o que su núcleo familiar se desplazara junto con las cuadrillas de peones, persiguiendo el trabajo.

²²⁵ Cuestionario de salarios de empleados y trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México para el Departamento del Trabajo, México, D.F, 7 de marzo de 1922, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 278, exp. 1, ff. 233-239. En el caso del Ferrocarril Mexicano, el salario diario de un peón de vía era entre \$1.25 y \$3.50 el día; es decir, entre \$42.00 y \$98.00 pesos mensuales. Otros trabajadores que recibían un salario por debajo de los \$40.00 pesos eran mensajeros, plomeros, leñeros, barrederos y cargadores.

²²⁶ *Convenio celebrado entre los Ferrocarriles...*, 1923.



TABLA VII: ESCALAFÓN DEL DEPARTAMENTO DE VÍA

Empleados	Conservación de vía	Operación de máquinas
Ingeniero	Mayordomo a) Mayordomo de remachadores b) Mayordomo Ayudante	Maquinista a) Grúa b) Martinete c) Pala de Vapor d) Compresora o Malacate
Sobrestante General de Remachadores	Cabo	Fogonero
Ingeniero Sub-Jefe	Guardavía	/
Ingeniero de División	Guarda-Crucero	/
Jefe de Vía	Guarda-Puentes	/
Supervisores	Guarda-Túneles	/
Sobrestante de Puentes y Edificios	Guarda-Tanques	/
Ayudante de Sobrestante de Puentes y Edificios	Velador	/
Inspector del Servicio de Agua y Combustible	Peón	/
/	Tlacualero	/

FUENTE: Elaboración propia a partir de Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, *Convenio celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos. (Administrados por el Gobierno), representados por su Director General, el Señor Ernesto Ocaranza Llano, y la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía, representada por su presidente General Señor Francisco de A. García, México, s/e, 1923.*

Bajo esa dinámica de trabajo, las compañías ferroviarias estuvieron obligadas a proporcionar casas “cómodas e higiénicas sin pago alguno para uso de los Cabos y peones de sección, Bomberos y todo aquel personal que por la índole de su trabajo pueda ser llamado a cualquier hora, debiendo habitar una familia en cada casa”. No obstante, esta opción estuvo reservada para quienes laboraban en un rango cercano a núcleos poblacionales. Por su parte, los integrantes de las cuadrillas itinerantes podían ser beneficiados con un carro campamento, como forma de vivienda. Estos eran beneficios para los trabajadores de camino, “debiendo habitar solamente dos familias en cada carro, y una en cada casa”.²²⁷

De acuerdo con lo anterior, esta forma itinerante de habitar, presente desde los inicios de la construcción del ferrocarril, fue utilizada hasta la última década del siglo xx.

²²⁷ *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles, 1925, p. 182.*

La experiencia de vivir y habitar el ferrocarril de esta manera trascendía en la vida no sólo de los peones o cabos de vía, sino también de sus familias, muestra de ello es el testimonio de Migdalia González Ruíz, hija de un peón de vía, quien declaró: “en los campamentos es uno muy oprimido [...] lo comparte uno con dos personas, para mí es muy incómodo, si se está usted aquí peleando con su esposa ya el otro lo está oyendo, si el vecino se pelea pues usted lo escucha y así es, es muy triste”.²²⁸

A partir de las investigaciones de John Womack, podría afirmarse que los peones de vía fueron los primeros mexicanos relacionados con la industria ferroviaria. Es decir, fueron los primeros ferrocarrileros.²²⁹ Así, durante la construcción del tramo Veracruz-Paso San Juan, en 1842, la concesión otorgada por el gobierno de Antonio López de Santa Anna contempló un acceso especial a capital y mano de obra. Por lo cual, fueron trasladados 200 presidiarios desde la ciudad de México hasta el primer tramo en construcción en el estado de Veracruz. Estos “prisioneros-trabajadores” constituyeron el grueso de la mano de obra, “para mantener una fuerza de labor constante”.²³⁰ Dadas las adversas condiciones climáticas, la construcción de dicho tramo “fue tan difícil y peligrosa como ir a una pequeña guerra”.²³¹ Al final, el gobierno de la ciudad de México no pudo cumplir con lo dispuesto; por lo cual, el gobernador de Veracruz autorizó asignar 52 hombres del presidio del Departamento de Veracruz. El empleo de prisioneros como peones para la construcción del ferrocarril se afianzó con el estallido de la guerra de castas en la Península de Yucatán en 1847, cuyos prisioneros fueron condenados al trabajo forzoso en las obras del ferrocarril.²³²

²²⁸ Entrevista a Migdalia González Ruíz, realizada por Robert Feste Alegre, 2 de marzo de 2004, en Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), Archivo de la Palabra “Jesús García Corona”,

²²⁹ Womack, “Veracruz-El Molino: los primeros ferrocarrileros”, 2010. En los inicios de la industria ferroviaria, uno de los principales problemas fue la contratación de la mano de obra para el tendido de las vías. En un inicio, se dispuso que 200 presidiarios de la ciudad de México fueran trasladados a Veracruz para comenzar con los trabajos, mediante esta decisión las autoridades pensaron en mantener una fuerza laboral constante. Sin embargo, las autoridades no lograron abastecer a la compañía ferroviaria de la fuerza de trabajo necesaria. Las condiciones de trabajo fueron tan duras que, en una primera etapa de trabajo entre 1842-1843, habían muerto el director de campo, el segundo asistente, dos capataces, sesenta y seis personas entre presidiarios y trabajadores libres, mientras que todos los demás estaban “más o menos enfermos”, *cf.* p. 17 del texto citado.

²³⁰ *Ibid.*, p. 14.

²³¹ *Ibid.*, p. 16.

²³² *Ibid.*



A partir de entonces, dos situaciones fueron importantes para constituir una mano de obra encargada de las tareas del Departamento de Vía. En primer lugar, un sistema de trabajo basado en un mando constante y centralizado en el campo, el cual debía asignar tareas diarias a unidades más pequeñas, las cuadrillas, para su cumplimiento. En segundo lugar, la mano de obra presidiaria fue la primera en gozar de un reglamento para regular “la disciplina y el gobierno” de dichos trabajadores. Esta legislación contempló aspectos como la formación de las cuadrillas, los derechos de los trabajadores calificados, la duración de la jornada laboral, la impartición de castigos, la prohibición del juego y la “gratificación” que recibirían los trabajadores.²³³

En resumen, estos primeros trabajadores asociados con la industria ferroviaria fueron los encargados de construir, inspeccionar y reparar los desperfectos a lo largo de los caminos de hierro. Al igual que las tripulaciones, las cuadrillas eran grupos compactos, formadas por un cabo, quien dictaba las órdenes, y un número variable de peones de vía. La jornada laboral de las cuadrillas comenzaba al salir el sol y, a diferencia de otros ferrocarrileros, el peón de vía “sufre más de los rigores de la intemperie” debido a la necesidad de trabajar para resolver los desperfectos que entorpecían el servicio regular de los trenes.²³⁴

Ya fuese para encontrar una vacante o para llevar a cabo los trabajos a lo largo de las líneas, la base de la fuerza de trabajo del Departamento de Vía mostró amplia movilidad, similar a las tripulaciones de los trenes. Si bien la movilidad constante confería mayor autonomía respecto a sus superiores, como veremos más adelante, dificultó otros aspectos de la vida familiar; por ejemplo, la educación propia y de sus hijos. En este sentido, las empresas ferroviarias debían satisfacer esa necesidad. De esta manera, la compañía de FNM se comprometieron a cubrir el salario de los profesores necesarios en cada división para “que se dediquen a enseñar a los trabajadores a leer y escribir a lo largo de la vía, dándoles clases diurnas a los hijos de ellos y nocturnas a los trabajadores”.²³⁵ A diferencia de otros oficios, los peones de vía no debían comprobar algún grado de escolaridad mínimo, en consecuencia, muchos de ellos no sabían leer ni escribir. Incluso, Procel insinuó que su capacitación no era necesaria para ejercer su trabajo,

²³³ *Ibid.*

²³⁴ Francisco L. Procel, “El peón de vía”, *Ferrocarriles*, 01 de julio de 1938.

²³⁵ *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles*, 1925, p. 183.



únicamente debían de contar con “aptitudes intuitivas”.²³⁶ Aunque los maestros estaban comprometidos a enseñar tanto a infantes como a obreros, los trabajadores eran reacios a asistir a las clases, ya fuese por el horario o por desinterés. Por ello, las autoridades advirtieron a los peones con ser removidos de las secciones de camino y poner a “otro trabajador que tenga deseo de aprender”.²³⁷

A partir de realizar trabajos de mantenimiento y reparación fuera de las urbes, e incluso de poblados pequeños, las cuadrillas tuvieron mayor independencia de las autoridades, las cuales debían de cuidar que los trabajadores “observen moralidad, subordinación y buena conducta”. Por lo tanto, las cuadrillas disponían de su tiempo libre con mayor flexibilidad, tanto fue así que el Reglamento Almaraz destacó que los Ferrocarriles no tenían permitido prohibir que los trabajadores se dedicaran a otras actividades para obtener recursos, siempre y cuando estas fueran lícitas y no afectaran los intereses de la compañía. En caso de existir malos comportamientos del personal de vía, las autoridades ferroviarias tenían el derecho de imponer sanciones, las cuales contemplaron despedir a los trabajadores cuando ocurrieran hechos de ineptitud comprobada, robo, negligencia, mala conducta, provocar riñas, escándalos, insubordinaciones o por presentarse en estado de ebriedad. Para el caso de los cabos de cuadrilla o alguna autoridad que tuviera bajo su mando a otros trabajadores, era causa de despido la denigración y el maltrato de los subordinados, aunque muchas veces esto no era sancionado, provocando la organización de los trabajadores para que se castigara o se destituyera a los responsables.²³⁸

Si bien el trabajo de miles de peones no requería alta calificación, la importancia del Departamento de Vía recaía precisamente en el número de trabajadores empleados para las labores de mantenimiento de vías y la infraestructura a lo largo de los caminos de hierro para asegurar la continuidad del servicio. A pesar de que los distintos reglamentos estipularon como un derecho la vivienda y la educación, los peones de vía percibían un salario que era de los más bajos dentro de cualquier compañía ferroviaria. Entonces, la fuerza de este gremio estuvo sustentada en la cantidad de trabajadores que constituían el departamento dentro de las empresas ferroviarias. Además de lo anterior, sus condiciones salariales eran una razón de disputa constante.

²³⁶ Francisco L. Procel, “El peón de vía”, *Ferrolales*, 01 de julio de 1938.

²³⁷ *Ibid.*

²³⁸ *Convenio Celebrado entre los Ferrocarriles*, 1923, pp. 22-23.



Aunque tenían contacto directo con el equipo ferroviario, su conocimiento técnico era limitado, saber sobre el tendido y las reparaciones de los caminos de hierro, así como su número, los hacía un grupo robusto en los momentos de movilización política. Por consiguiente, habría que pensar a las cuadrillas de peones —y a ellos mismos— como unidades centralizadas y estratégicas en el campo;²³⁹ es decir, como una extensión de la jerarquía promovida por la empresa, pero también, cuando dichos sujetos estuvieron organizados, como mediadores de la información generada en los centros urbanos hacia las poblaciones más pequeñas y aisladas.

CONSIDERACIONES FINALES

A partir de la década de 1920, la fuerza de trabajo empleada en los ferrocarriles vivió experiencias que construyeron una identidad obrera particular. No sólo la influencia de la revolución y sus políticas sociales fueron importantes, en primer lugar, la *mexicanización* de la mano de obra, así como el movimiento obrero que la hizo posible, dejaron una honda huella nacionalista entre el gremio ferrocarrilero, después de haber desplazado de los puestos de administración y de los oficios estratégicos —como maquinistas, conductores o mecánicos— a la mano de obra extranjera, particularmente estadounidense, quienes por lo demás excluyeron a los ferrocarrileros mexicanos tanto de sus *brotherhoods* como de los procesos de enseñanza de sus particulares oficios.²⁴⁰

Por otro lado, tanto Eric Hobsbawm como John Womack destacaron la influencia que ciertos trabajadores ejercían sobre otros en determinadas coyunturas. El historiador inglés definió a estos como “la aristocracia obrera”; mientras que Womack señaló que dichos trabajadores mantenían una posición estratégica en el proceso de producción. Al final de cuentas, aquello que interesa saber es por qué determinados oficios tienen mayor capacidad de agencia y negociación. En este sentido, con la intención de explicar por qué los ferrocarrileros de los Departamentos de Fuerza Motriz y Maquinaria, Transportes y de Vía ejercieron una posición estratégica en la industria ferroviaria, he analizado algunas de las particularidades del mundo del trabajo ferroviario a través de las tres áreas

²³⁹ Womack, “Veracruz-El Molino: los primeros ferrocarrileros”, 2010.

²⁴⁰ La relación México-Estados Unidos en materia de trabajo ferroviario ha sido poco investigada a pesar de existir indicios de intercambios y flujos migratorios de fuerza laboral, sobre todo de mexicanos en el sur de Estados Unidos. Al respecto véase Garcilazo, *Traqueros. Mexican railroad workers in the United States 1870-1930*, Texas, University of North Texas Press, 2012.



mencionadas, resaltando las relaciones que ahí tuvieron lugar y que definieron una identidad y cultura laboral particular.

Considero que, en el caso de los trabajadores del riel, las dinámicas y vínculos del mundo del trabajo ferroviario constituyeron parte fundamental de la identidad obrera ferrocarrilera; también, explican por qué los mecánicos, maquinistas, conductores y peones de vía ejercieron una posición estratégica en el servicio de transporte ferroviario. El mundo del trabajo ferroviario estuvo estructurado a partir de una compleja red de relaciones jerárquicas, en las cuales intervenían aspectos como la instrucción técnica, la experiencia y la destreza en el desempeño de las labores de los diferentes oficios, además del reconocimiento entre los propios colegas y compañeros de rango superior.

Por otra parte, de acuerdo con las fuentes, el mundo del trabajo ferroviario requirió de hombres jóvenes, fuertes y con aptitudes morales,²⁴¹ al menos eso demandaron los diferentes reglamentos a los cuales estuvieron supeditados los ferrocarrileros. En particular, en los puestos de menor jerarquía, aquellos en los cuales comenzaban su vida laboral los ferrocarrileros, eran requeridos brazos fuertes y jóvenes; posteriormente, al ascender dentro del escalafón del departamento en el cual laboraban, la experiencia fue el elemento distintivo. Esto marcó también la relación entre ferrocarrileros, ya que los más experimentados tutelaron el trabajo y el aprendizaje de los recién iniciados en las labores del oficio.

El Departamento fue el espacio donde el trabajador ferroviario construyó sus primeras relaciones con colegas de gremio y, posteriormente, con otros oficios. Dichos vínculos no estuvieron exentos de tensiones, generalmente ocasionadas por los abusos y maltratos de las autoridades y los superiores —como argumentó el señor Julio Ramírez en su escrito al presidente, presentado al inicio de este capítulo—, situaciones que, de acuerdo con el Reglamento Almaraz, debían sancionarse con el despido, aunque no siempre fueron cumplidas dichas disposiciones.

²⁴¹ No pretendo ignorar el trabajo femenino de las mujeres en la industria ferroviaria. Sin embargo, sus labores estuvieron concentradas en las áreas administrativas y de cuidado en los hospitales con los que contaba Ferrocarriles Nacionales de México. Es importante señalar que las investigaciones sobre el trabajo femenino en esta industria son escasas, así como los estudios sobre el rol de las esposas, hijas o madres de los ferrocarrileros. Al respecto véanse para el caso mexicano los trabajos de Reed, “Right to Her Labor”, 2024; Alegre, “Las Rieleras”, 2011; para el caso argentino D’Uva, “Los trabajos de mujeres y menores”, 2021, por mencionar algunos que son piedra angular en esta temática.

Por otro lado, debido a que los ferrocarrileros trabajaban en grupos reducidos, como la cuadrilla o la tripulación, la jerarquía y las relaciones de aprendizaje (maestro-aprendiz) fueron muy marcadas, estos mecanismos reforzaron la distinción de ciertos oficios como mecánicos, conductores y maquinistas, a su vez que mantuvieron un fuerte control de la fuerza de trabajo. No obstante, como en el caso de los peones de vía y en menor medida en las tripulaciones, tuvieron mayor autonomía que aquellos ferrocarrileros que laboraban en las estaciones o los talleres. Trabajar lejos de un centro administrativo permitió a los trabajadores del riel dedicar tiempo a otras actividades, ya fuesen comerciales, de ocio o políticas.

Así mismo, además de la jerarquía, las relaciones de tutelaje, la autonomía, los oficios ya señalados, en mayor o menor medida, eran trabajadores móviles. Es decir, sus labores exigieron salir de su localidad, sobre todo a peones de vía y a los miembros de una tripulación de camino, una característica un tanto inusual con trabajadores de otras ramas. El obrero ferrocarrilero era un trabajador viajero, de forma limitada, pero móvil al final de cuentas.²⁴² Además, su conocimiento técnico, particularmente los rieleros que laboraron en talleres y trenes, hizo de estos una parte fundamental para mantener el servicio regular de transporte. Sin embargo, no fue la característica principal para negociar con las autoridades tanto de la empresa como del gobierno en momentos coyunturales.

La forma en que el mundo del trabajo ferroviario estuvo estructurado trajo aparejadas situaciones que, a la larga, motivaron una mayor competencia entre los rieleros. Uno de esos casos fue la imposibilidad de ascender a pesar de la calificación y

²⁴² Considero que no existe conciencia de la dimensión que supone esta particularidad del trabajador ferrocarrilero. Primero, hay que considerar que el funcionamiento de la industria ferroviaria supuso una ruptura con las nociones previas de tiempo y espacio, lo cual permitió a distintos trabajadores conocer de primera mano los sucesos y las condiciones de otras regiones del país, así como de llevar y traer información de manera hasta antes inimaginada. A diferencia de otros trabajadores que pudieron nacer, crecer y emplearse en una misma localidad, el ferrocarrilero migró en busca de trabajo, dependiendo el oficio, sus labores lo llevaron a otros puntos del país —incluso a otros países, por ejemplo, a diferentes regiones de Estados Unidos— y, al ser una industria de carácter nacional, el trabajador pudo emplearse en otras regiones sin la necesidad de renunciar a sus derechos y a su antigüedad. Quizá habría que pensar a estos trabajadores de forma similar a como lo hizo Marcus Rediker para el caso de los marineros: “En la primera mitad del siglo XVIII, mientras la mayor parte de los hombres y las mujeres de Inglaterra y Norteamérica vivían en comunidades pequeñas y compactas, el marinero habitaba un mundo enorme, ilimitado e internacional. Navegaba por los siete mares y exploraba los confines de la tierra. Faenaba junto a una variopinta cuadrilla de obreros experimentados cuyo trabajo conectaba los continentes y las culturas de Europa, África, Asia, Norteamérica y Sudamérica”, véase: Rediker, *Entre el deber y el motín*, 2020, p. 27.

antigüedad. El reglamento estipuló que, ante la falta de vacantes en un puesto de mayor jerarquía, el obrero permanecería en una posición inferior hasta que una vacante fuera liberada, generando un estancamiento y la formación de una amplia reserva de mano de obra sin posibilidad de ascender. Por otra parte, la existencia de estatus especiales, como la categoría de “reducido” —quien se convertía en una especie de trabajador eventual ante algún imprevisto como enfermedad o accidente—, mermó la capacidad de ejercer la posición estratégica de algunos oficios, dado que en casos de huelga o paro de labores existía un importante número de trabajadores que podían integrarse al servicio y mantener el servicio de transporte, fungiendo como esquirolas ante la promesa de ascenso o permanencia en el trabajo, tal como ocurrió en las huelgas de 1921 y 1926-1927, como analizaré en el siguiente capítulo.

A mediados de la década de 1920, el proceso de reorganización de FNM buscó racionalizar y hacer más eficiente el trabajo en los departamentos y entre los oficios que los integraban. Una de las consecuencias de este proceso fue el despido y la reducción de muchos ferrocarrileros, por sus testimonios sabemos que uno de los sectores más golpeados fue el de los ferrocarrileros de mayor antigüedad, a pesar de que el Reglamento Almaraz —y otros convenios— basó en este requisito la estructura de los escalafones de todas las áreas que componían las empresas ferroviarias, así como los derechos labores de los trabajadores del riel. Por lo cual, una de las particularidades de ser trabajador ferrocarrilero en la ciudad de México durante la década de los años veinte y treinta fue su precaria situación económica, algo que compartieron con otros trabajadores urbanos. La condición material, pero sobre todo la conciencia de ser pobres fue un factor de reconocimiento entre distintos grupos de trabajadores, desde los artesanos en desgracia hasta los trabajadores industriales calificados.²⁴³

Aunado a lo anterior, esa conciencia se construyó a partir de la experiencia urbana de los trabajadores. En ese sentido, los espacios ferroviarios mostraron otra faceta de las condiciones del trabajador ferrocarrilero más allá del mundo del trabajo. Dichos espacios representaron un nodo de atracción de actividades, las cuales tenían lugar en sus alrededores, particularmente aquellas abocadas a la atención de los viajeros, como cantinas,

²⁴³ Fender, *The Global Perspective of Urban Labor*, 2020, particularmente, la introducción y el primer capítulo.



pulquerías, salones de baile, hoteles y lugares de comida tanto formales como ambulantes. Si bien su ubicación empató con las zonas populares —caracterizadas por el imaginario de la élite como propensas al delito o la violencia—, la dinámica entre trabajadores, habitantes y su relación con la infraestructura ferroviaria y urbana, así como con el equipo rodantes generó un ambiente particular alrededor de los espacios ferroviarios. Esas circunstancias estuvieron marcadas por el riesgo tanto para los obreros como para los habitantes de la ciudad.

Los peligros, parece ser, aumentaron a medida que la infraestructura ferroviaria quedó atrapada en medio del crecimiento urbano, hecho notorio para la década de 1940. Por lo cual, los peligros reales se conjugaron con un imaginario fomentado por la prensa de la época, ambas situaciones provocaron que en los espacios ferroviarios se viviera una dinámica particular, la cual estaba íntimamente relacionada con la clase de los actores a los que se hiciera referencia.

Por lo tanto, la experiencia del trabajo, así como la experiencia urbana constituyeron la identidad obrera de los ferrocarrileros, definida por rasgos de autonomía, conocimiento técnico, un sentimiento nacionalista y, también, identificados fuertemente con su oficio, el cual, podríamos afirmar, fue motivo de orgullo y prestigio. A pesar de compartir experiencias con otros trabajadores urbanos, su historia de organización y movilización distinguió a este grupo de trabajadores.

SEGUNDA PARTE: ¿CÓMO SE ORGANIZAN LOS FERROCARRILEROS?



CAPÍTULO III “LA ORGANIZACIÓN MÁS FUERTE DE NUESTRO PAÍS”: AGRUPACIONES, POBREZA Y CONFLICTOS INTERGREMIALES DURANTE LA DÉCADA DE 1920

El periodo entre 1920 y 1940 puede interpretarse como un lento, pero firme proceso de reconstrucción nacional, no sólo en el sentido material, también en lo referente a las relaciones entre autoridades y grupos sociales. En el caso del sector obrero, nuevas instituciones, como el sindicato,²⁴⁴ estrategias como la acción directa, la huelga o la nueva legislación laboral en favor de sus intereses estuvieron en el debate público en esos años. Las condiciones políticas y sociales incentivaron la presencia del sector obrero en el espacio público mediante manifestaciones, conmemoraciones, desfiles o huelgas, en donde fue notorio el aumento en el número de trabajadores sindicalizados u organizados en instituciones que reclamaron la representación de los intereses obreros. De acuerdo con Barry Carr, tan sólo entre 1920-1924, la Confederación Regional Obrera Mexicana pasó de 50 mil afiliados a más de un millón de trabajadores sindicalizados en sus filas.²⁴⁵

Durante dicho proceso de reconstrucción, el sector obrero fue protagonista en la definición de las relaciones laborales y políticas con las autoridades locales de la ciudad de México y con las instituciones federales. La presión ejercida sobre las autoridades fue la materialización de la conciencia de los trabajadores organizados,²⁴⁶ los gobernantes no pudieron ignorar las demandas del movimiento obrero durante la transición hacia la

²⁴⁴ De acuerdo con José Luis Reyna y Marcelo Miquet, a partir de la fundación de la Casa del Obrero Mundial, en 1912, es posible hablar de sindicatos representantes de los intereses de artesanos y trabajadores industriales. Durante las décadas de 1920 y 1930, la forma de organización y acción del sector obrero fueron temas de profundos y violentos debates. Como mostraré más adelante, aunque el sindicato terminó por ser la forma hegemónica de organización entre los trabajadores, no representó el fin de los conflictos intergremiales o de la existencia de otras organizaciones en su interior, las cuales atendieron determinadas demandas como vivienda, crédito, ahorro, servicios de salud, entre otras, siempre con la anuencia e incentivo de los dirigentes sindicales. Véase Reyna y Miquet, “Introducción a la historia de las organizaciones obreras”, 1976; Taibo II, “El breve matrimonio rojo”, 1984.

²⁴⁵ Carr, *El movimiento obrero*, 1976. No obstante, como matiza el propio autor, el número más grande de agremiados eran campesinos. Por su parte, los sindicatos muchas veces exageraron las cifras de sus miembros, sin tener medios para comprobar la fidelidad de las cifras. Independientemente de ello, durante la década de 1920, la unificación del movimiento obrero y su participación en las calles de la ciudad fue un fenómeno innegable.

²⁴⁶ Thompson, *La formación de la clase obrera*, 2012. E. P. Thompson define la conciencia de clase como las expresiones culturales de la *experiencia*, la cual condiciona las tradiciones, las ideas, los sistemas de valores y las formas institucionales de la clase obrera. En este sentido, comprendo que las experiencias comunes de los ferrocarrileros dentro y fuera del mundo del trabajo influyeron en la conciencia sobre sus problemáticas y en las maneras en cómo afrontarlas.



vida institucional del régimen,²⁴⁷ momento en el cual la fracción sonoreense necesitó afianzarse, ganar legitimidad y construir alianzas mediante acuerdos. En este sentido, el respaldo social de campesinos y trabajadores era esencial.²⁴⁸

El naciente Estado posrevolucionario y sus representantes necesitaron establecer acuerdos y alianzas con determinados grupos sociales, para ello, atendieron —en diferentes niveles y con resultados desiguales— algunas de las demandas sociales más apremiantes, entre ellas: el reparto de tierras, salarios más altos, derechos laborales, contratación colectiva, vivienda, educación, entre otras, todas ellas “no sólo eran legítimas sino que podían imponerse a todos los que buscaban con ansia ascender en su carrera política”.²⁴⁹ Aunque el Estado y sus representantes tuvieron cada vez más presencia en la vida de la gente, la satisfacción de las demandas sociales no fue únicamente un gesto paternalista. Hay que comprender que las conquistas sociales y de derechos fueron también consecuencia de la conciencia del sector obrero, campesino y popular sobre sus condiciones materiales. Dichos sectores vieron en la necesidad de legitimación de las autoridades una ventana de oportunidad para satisfacer sus demandas e intereses. La apertura para negociar y entablar acuerdos terminó por estructurar un nuevo *modus vivendi* entre el gobierno y los diferentes sectores sociales.

Aunque el sector obrero tuvo una participación limitada en los contingentes armados durante la revolución, su influencia, posteriormente, en la política y en el Estado posrevolucionario fue de suma importancia. Como afirma John Lear, a partir del triunfo del constitucionalismo comenzó un ciclo de organización y movilización de los trabajadores, sobre todo urbanos, que se extendió durante la primera mitad del siglo XX.²⁵⁰ No es posible comprender este periodo sin entender la dinámica social, económica y política de los

²⁴⁷ El consenso historiográfico establece que durante los años veinte, el bando sonoreense se propuso poner fin a la etapa más violenta de la revolución, mediante la construcción de mecanismos institucionales que dieran cauce a los disensos. Por otro lado, no hay que perder de vista la existencia de múltiples rebeliones —la rebelión delahuertista y la guerra cristera son dos ejemplos— o la presencia de fenómenos como el gansterismo y otros medios de coacción. Es decir, los años veinte son un contexto alejado de la tranquilidad y la pacificación absoluta del país. Como pretendo demostrar, aunque los actores buscaron establecer nuevas relaciones sociales y mecanismos para alcanzar consensos, este proceso no estuvo exento de violencias.

²⁴⁸ Bortz y Águila, “¿Por qué la Constitución de 1917 legisló en favor del trabajo?”, 2016.

²⁴⁹ Aboites y Loyo, “La construcción del nuevo Estado”, 2017, p. 595.

²⁵⁰ Lear, *Workers, Neighbors, and Citizens*, 2001.

trabajadores industriales, cuya presencia en el espacio público fue notoria durante la primera mitad del siglo xx.²⁵¹

La organización y movilización de los ferrocarrileros marcó puntos de inflexión en el devenir del movimiento obrero durante las primeras décadas del siglo xx. La experiencia de organización de los rieleros fue diferente a la de otros trabajadores y artesanos de la ciudad de México y, en general, del país. Dos procesos fueron importantes en la configuración del movimiento obrero ferrocarrilero, al menos, hasta la fundación, en 1933, del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana: la influencia de los trabajadores extranjeros, sobre todo estadounidenses, en la fundación de las primeras organizaciones gremiales y, en segundo lugar, la mexicanización de la mano de obra ferroviaria, como apunté en el capítulo anterior.

Por lo tanto, el objetivo de este capítulo es analizar la organización de los ferrocarrileros, entendida como expresión de una conciencia e identidad laborales, influenciadas por las experiencias dentro y fuera del mundo del trabajo. Hay que tener presente sus estrategias de movilización y las ideas que legitimaron sus demandas, mostrando su capacidad de articular una serie de sucesos comunes y expresarlos mediante instituciones, ideas y valores.²⁵² Entonces, cabe preguntar ¿cómo se organizan los trabajadores del riel para resolver sus problemas?, ¿cuáles fueron sus principales demandas durante la época? Y ¿a través de qué ideas legitimaron sus acciones? En este capítulo analizo algunas premisas para comprender el lugar de los ferrocarrileros en el movimiento obrero de la ciudad de México.

Las historiadoras e historiadores del movimiento obrero han concentrado sus investigaciones en comprender el desarrollo de las organizaciones y a sus líderes. Si bien he utilizado fuentes elaboradas por las organizaciones gremiales, mi interés no ha sido escribir una historia sobre ellas o sus líderes, he buscado captar las voces de aquellos ferrocarrileros que optaron por organizarse y canalizar sus demandas mediante dichas

²⁵¹ En el caso de los trabajadores industriales su participación política en el espacio público se extendió hasta finales de los años cincuenta, cuando tuvo lugar una oleada de importantes movimientos obreros, desde petroleros, mineros y ferrocarrileros hasta empleados de la industria cinematográfica y de los medios impresos de la capital, la mayor parte de estos movimientos obtuvo concesiones económicas; mientras que otros, como el movimiento ferrocarrilero, resultaron disueltos por el uso de las fuerzas de seguridad del gobierno de Adolfo López Mateos. Después de este periodo, el movimiento obrero entró en un declive debido al encarcelamiento de muchos de sus líderes.

²⁵² Thompson, *La formación de la clase obrera en Inglaterra*, 2012, pp. 27-28.

organizaciones a partir de una conciencia sobre su realidad, la cual justificaron a partir de una serie de ideas y principios en un momento convulso para el movimiento obrero en la ciudad de México.

3.1 PRIMERAS ORGANIZACIONES GREMIALES DE LOS FERROCARRILEROS MEXICANOS

En México, la construcción de la red ferroviaria fue consecuencia, en gran medida, de la inversión extranjera mediante un sistema de concesiones fomentado por el porfiriato. Debido a la escasez de mano de obra calificada, las compañías ferroviarias optaron por contratar trabajadores extranjeros, sobre todo estadounidenses y británicos, quienes ocuparon los puestos administrativos de mayor jerarquía y aquellos que requerían mayor preparación técnica, como maquinistas, fogoneros, ingenieros, telegrafistas y mecánicos,²⁵³ oficios que, como analicé anteriormente, fueron estratégicos para el funcionamiento del ferrocarril.

Hasta la primera década del siglo xx, la presencia de trabajadores extranjeros en la industria ferroviaria influyó en la organización del movimiento obrero ferrocarrilero. Algunas de las *brotherhoods* fundadas a finales del siglo xix fueron una extensión de las organizaciones matriz en el vecino país del norte.²⁵⁴ Lorena M. Parlee afirma que los ferrocarrileros extranjeros no tuvieron interés en mezclarse con los mexicanos. Por ello, en compañía de sus familias, establecieron pequeños asentamientos cerrados en la ciudad. Tampoco fueron receptivos a las demandas económicas y sociales de los ferrocarrileros mexicanos y mostraron actitudes de superioridad, postura reforzada por la política de contratación de las empresas, la cual motivó los privilegios y la separación entre ferrocarrileros. Una situación que, sin duda, estuvo mediada por el racismo.²⁵⁵

Parlee señala que el acaparamiento de los oficios calificados y mejor pagados por parte de los trabajadores estadounidenses fomentó una postura nacionalista entre los ferrocarrileros mexicanos.²⁵⁶ En este sentido, Barry Carr afirma que estos acontecimientos

²⁵³ Carr, *El movimiento obrero*, 1976.

²⁵⁴ Las *brotherhoods* fueron organizaciones laborales de solidaridad, cuyo propósito era mejorar las condiciones laborales y salariales de los ferrocarrileros estadounidenses. En 1884, la *Brotherhood of Locomotive Engineers* fundó su primera sección en México; un año después, la *Order of Railway Conductors* y, en 1886, se fundó la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*. Véase Parlee, "The Impact of the United States", 1984.

²⁵⁵ Parlee, "The Impact of the United States", 1984.

²⁵⁶ *Ibid.*, pp. 444-445.



“convirtieron a los ferrocarrileros en el elemento más nacionalista de la fuerza obrera mexicana”.²⁵⁷ Ambos coinciden que el nacionalismo entre los ferrocarrileros mexicanos atenuó la adopción de ideas radicales como el anarquismo o el comunismo, en auge en esos años.

El nacionalismo fue rápidamente asociado al movimiento obrero ferrocarrilero, haciéndolo un distintivo. Además, en los años siguientes, mediante los medios de comunicación a su alcance, el Estado asoció y difundió el nacionalismo con los ferrocarriles y sus trabajadores. Muestra de ello fue la película *La bestia negra*,²⁵⁸ donde la figura del ferrocarrilero fue asociada al proceso de industrialización y modernización del país a finales de la década de 1930, momento crucial en el inicio del modelo de sustitución de importaciones. En la película, Toño, el fogonero, expresa en uno de sus diálogos: “México ha entrado al cambio. El de ahora es un México que va adelante y yo lo sigo. No soy más que un fogonero ahora, pero ayudo en algo que representa mucho, coopero al transportar alimento y de maquinaria y de todo. En esta máquina llevamos la civilización”. De tal manera, la asociación del rielero con la modernización, el progreso y la nación quedó asentada en el discurso nacionalista del Estado.

Ante la discriminación por parte de las empresas y de los rieleros estadounidenses, los ferrocarrileros mexicanos demandaron capacitación técnica, con el fin de competir por mejores puestos de trabajo. Esta medida fue interpretada como un medio de ascenso laboral y social.²⁵⁹ Proceso ampliamente conocido como la “mexicanización” de la fuerza de trabajo. De esta manera, las primeras organizaciones gremiales de ferrocarrileros mexicanos fueron constituidas en defensa de sus intereses frente a los extranjeros, con la

²⁵⁷ Carr, *El movimiento obrero*, p. 22. Discurso reforzado a través de medios de comunicación como la prensa o el cine, donde el ferrocarril y sus trabajadores fueron representados como elementos fundamentales del progreso económico del país.

²⁵⁸ *La bestia negra* fue estrenada en 1939, dirigida por Gabriel Soria y protagonizada por Fernando Soler y Arturo de Córdova. En su estreno fue exhibida en el cine Alameda con cuatro funciones diarias, la entrada tuvo un valor de \$2.00 pesos.

²⁵⁹ Guillermo Guajardo enfatiza que, al menos en la primera década del siglo XX, los ferrocarrileros promovieron escuelas entre los gremios que necesitaban instrucción técnica como mecánicos y maquinistas, iniciativas apoyadas por el gobierno de Porfirio Díaz. De acuerdo con Guajardo, a partir de los años veinte, ante nuevos proyectos estatales de escuelas para ferrocarrileros, los trabajadores mostraron su oposición y acusaron que dichas instituciones serían “fábricas de esquirols” en perjuicio de la organización política del gremio. Véase Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles*, 2010, particularmente los capítulos III y VII.

finalidad de la “elevación profesional de sus agremiados”,²⁶⁰ como lo afirmó Felipe Pescador, miembro fundador de la Asociación de Conductores y Maquinistas.

Sin demeritar las experiencias organizativas de otros trabajadores, desde las pos-trimerías del siglo XIX y los primeros años del siguiente, los ferrocarrileros construyeron una tradición de organización, expresada en diferentes agrupaciones gremiales. La mayor parte de aquellas fueron fundadas en la primera década del siglo XX: la Unión de Mecánicos Mexicana (1900); la Sociedad de Hermanos Caldereros (3 de septiembre de 1903); la Gran Liga de Empleados del Ferrocarril (marzo de 1905); la Unión de Carpinteros y Similares (12 de enero de 1907); la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros (enero de 1911) y la Unión Internacional de Cobreros y Hojalateros Ferrocarrileros (28 de julio de 1911).²⁶¹

Como representantes de los intereses de los ferroviarios mexicanos, sus principales líderes, como el propio Felipe Pescador, estuvieron preocupados por la mejora en las condiciones materiales y laborales de los ferrocarrileros; también, mostraron interés por enriquecer moralmente al trabajador y reivindicar su trabajo mediante la denuncia de los maltratos físicos y los abusos laborales por parte de los mandos superiores y otras autoridades; así mismo, abogaron por el reconocimiento de mecanismos para la toma de decisiones donde los ferrocarrileros tuvieran participación, como las comisiones mixtas para la evaluación del trabajo; la garantía de protección por enfermedad profesional o retiro; la fundación de escuelas para profesionalizar el trabajo técnico, entre otras.

Autores como Guillermo Guajardo y Arturo Valencia afirman que, después de la revolución, los ferrocarrileros sustentaron sus demandas en la legitimidad ganada durante la guerra, hecho que denominan como “derechos de carabina”; es decir: “[...] La fuerza que ganaron los gremios ferroviarios durante el movimiento armado les permitió contar con una capacidad de movilización y presión superior a las que tenían otros grupos de trabajadores organizados, pero los límites de esa capacidad de coacción no estaban bien definidos, por lo que los gremios ferroviarios pronto se percataron de que debían entrar en una negociación constante”.²⁶²

²⁶⁰ Rodea, *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero*, 1944, p. 132.

²⁶¹ *Ibid.*

²⁶² Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017, p. 88. Cfr. Guajardo, *Trabajo y tecnología*, 2010; particularmente los capítulos IV y V.



Aunque los ferrocarrileros no conformaron bloques de trabajadores armados, la infraestructura y el material rodante, así como el saber técnico de los ferrocarrileros fueron aprovechados por los distintos bandos en pugna para el transporte de tropas, armas y municiones, así como para el avituallamiento necesario en la guerra.²⁶³ Desde ese momento los vínculos entre el sector ferroviario y los líderes revolucionarios fueron establecidos. Hay que considerar que, para la época, el sistema ferroviario era el único transporte masivo que cubría gran parte del territorio, al menos las principales ciudades y puertos, así como la frontera norte. También, como he mencionado en un capítulo anterior, la incautación de los ferrocarriles por órdenes de Carranza puso bajo la administración del gobierno tanto los ferrocarriles como a la fuerza de trabajo empleada en ellos.²⁶⁴ Por lo tanto, los vínculos entre la revolución mexicana y los trabajadores ferrocarrileros fueron estrechos, aunque queda pendiente conocer más sobre esta relación.

A pesar de lo anterior, no hay precisión para definir cuántas y cuáles demandas fueron satisfechas por haber contribuido con la revolución. Incluso, como se verá más adelante, cuando las organizaciones quisieron intervenir en los asuntos y tareas de la gerencia de FNM o del Ferrocarril Mexicano, estas impidieron que sucediera, algunas veces con apoyo del gobierno. Sería importante matizar aquella noción de “derechos de carabina”, la cual coloca al ferrocarrilero organizado por encima de las autoridades ferroviarias y del gobierno federal. Muchas veces, lo que parecía una imposición de los trabajadores fue una cuestión negociada con la gerencia de las empresas, como en el caso de los ascensos, cuando las organizaciones gremiales, con la venia de las empresas, promovían a determinados ferrocarrileros sobre otros. Es decir, antes de recurrir a medidas como la huelga, las organizaciones gremiales buscaron agotar las negociaciones, en

²⁶³ A pesar de la trascendencia del ferrocarril en la contienda armada, la participación de los ferrocarrileros durante la revolución es un tema pendiente de investigación. Uno de los pocos trabajos que abordan esta situación es Gutiérrez Cruz, “La incorporación de los trabajadores ferrocarrileros a la División del Norte”, 2015.

²⁶⁴ De acuerdo con Valencia, este periodo puede ser dividido en dos etapas: la primera, la de los Ferrocarriles Constitucionalistas, que va del 4 de diciembre de 1914 hasta el 31 de diciembre de 1918; la segunda, se extiende de 1919 hasta el 31 de diciembre de 1925, cuando la empresa denominada Ferrocarriles Nacionales de México (administrados por el gobierno) —la cual, posteriormente, cambió de nombre por el de Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, administrados por el gobierno— fue devuelta a la administración privada hasta la nacionalización de las líneas ferroviarias en el sexenio de Lázaro Cárdenas. Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017, particularmente los capítulos 1 y 2.

las cuales utilizaron diferentes ideas, entre las cuales estuvieron los derechos de carabina, pero que no se restringieron únicamente a ellos.

Sobre todo, sin omitir su participación en la revolución, la fuerza del gremio ferrocarrilero radicaba en el control y operación del sistema de transporte más importante y estratégico de la época para el comercio nacional e internacional y el traslado de pasajeros. Además, después de la revolución, el gremio ferroviario tuvo gran incidencia en el movimiento obrero, situación que planteó la posibilidad de establecer alianzas con otros trabajadores organizados.

La evidencia documental lleva a plantear dos temas: primero, que el movimiento armado impactó en la organización del trabajo, sobre todo en lo referente a los escalafones, problema agravado después de la huelga de 1921. Segundo, la revolución influyó en la conciencia política de los ferrocarrileros, siendo un elemento en el cual legitimaron sus demandas, aunque no el único. De tal forma, los conflictos librados por el gremio ferrocarrilero mostraron un mundo del trabajo en acción, donde las particularidades y las diferencias entre los oficios salieron a relucir. Las tensiones y disputas intergremiales fueron aprovechadas por el gobierno y las empresas para mantener el servicio de transporte, a través de medidas como el esquirolaje.

Un tema que subyace a las movilizaciones de los ferrocarrileros, al menos en la ciudad de México, fue la pobreza, particularmente después de la huelga de 1921, cuando muchos de los ferrocarrileros huelguistas y esquiroleros fueron despedidos. Sin embargo, esta situación no fue un problema sólo de los rieleros de la ciudad de México, sino un fenómeno generalizado durante los años veinte, que motivó algunas movilizaciones cuyas demandas estuvieron acotadas a mejoras materiales o la estabilidad en los precios de rentas y mercancías, ejemplo de esto fue la huelga inquilinaria de 1922.²⁶⁵ Por lo cual, la condición de pobreza tuvo un lugar relevante en la organización política de algunos grupos de ferrocarrileros; por ejemplo, los conductores y los maquinistas, quienes eran de las especialidades mejor retribuidas que otras del mundo del trabajo ferroviario. En gran medida, esta condición de precariedad fue provocada por el exceso de personal y la falta de ascensos, como mostré en el Capítulo II esta situación era constante y fue

²⁶⁵ Taibo II, "Inquilinos del D. F.", 1983.



agravándose después de la huelga de 1921. Esto abre una veta para el estudio de los trabajadores del riel en la ciudad de México y sus condiciones materiales.

Con base en lo anterior, las huelgas de 1921 y de 1926-1927 son muestras de cómo la conciencia del mundo del trabajo y del orden posrevolucionario fueron expresadas mediante la acción política. El análisis de estos dos momentos es crucial para comprender la manifestación de una identidad obrera ferrocarrilera expresada a través de la movilización. Así mismo, la experiencia de organización de los ferrocarrileros estuvo enmarcada en otros sucesos importantes que definieron el devenir del movimiento obrero: primero, el interés por constituir grandes confederaciones de trabajadores que superaran las barreras del gremio; segundo, la actuación de las autoridades laborales en la mediación de conflictos asumió un papel paternalista y de control sobre los trabajadores, no solo con los ferrocarrileros.

3.2 EL PRIMER CONFLICTO DEL GENERAL OBREGÓN. LA HUELGA FERROCARRILERA DE 1921: RECONOCIMIENTO Y CONFLICTOS INTERGREMIALES

Al inicio de su gobierno, Álvaro Obregón comenzó a planificar el retorno de FNM y del Ferrocarril Mexicano a un esquema de administración privado. Por esta razón era necesario iniciar la rehabilitación del material rodante y la reconstrucción de la infraestructura ferroviaria. En 1920, la entrega del Ferrocarril Mexicano a sus dueños ingleses fue una muestra del compromiso del gobierno obregonista con el proyecto de reestructuración administrativa del sistema ferroviario nacional. También, esta decisión debe de comprenderse en el marco de los problemas internacionales que tuvo que enfrentar el gobierno obregonista: la falta de reconocimiento del gobierno estadounidense y los conflictos con mineros y petroleros internacionales sobre el sistema de concesiones y la nueva legislación en materia del suelo y subsuelo.²⁶⁶ En ese contexto, tuvo lugar la huelga ferroviaria de 1921, primera gran huelga a la que tuvo que hacer frente el gobierno posrevolucionario.

De acuerdo con Arturo Valencia, la huelga ferrocarrilera de 1921, “[...] Al ser el primer gran conflicto enfrentado por el triunvirato sonoreense, sentó un precedente en el que el gobierno federal trataría de ponerse al frente de los movimientos obreros,

²⁶⁶ Aboites y Loyo, “La construcción del nuevo Estado”, 2017, p. 597.



organizando y auspiciando el surgimiento de agrupaciones en un intento por controlarlas”.²⁶⁷ Si bien el gobierno motivó el conflicto interno entre los ferrocarrileros al secundar a la dirección general de FNM en su apoyo a una determinada agrupación gremial, en este acontecimiento no es patente la formación de nuevas organizaciones de ferrocarrileros afines a la política del gobierno posrevolucionario, caso contrario en la huelga de 1926-1927, cuando la CROM tuvo un rol como opositora a las organizaciones gremiales que mantenían algún grado de autonomía del gobierno de Plutarco Elías Calles. Por lo tanto, este conflicto de carácter nacional estuvo caracterizado por: las pugnas intergremiales entre organizaciones que buscaban representar los intereses de los ferrocarrileros de un mismo gremio y el esquirolaje, método utilizado para mantener el servicio de transporte de carga y pasajeros.

Durante la huelga de 1921, el gobierno contrajo compromisos laborales con el personal que no secundó la huelga; así mismo, alentó la repatriación de ferrocarrileros que, por diversas razones, laboraban en el sur y en la zona del Midwest en Estados Unidos. Ambas decisiones fueron contraproducentes para las empresas ferroviarias y el gobierno de Obregón. Aunque fueron soluciones inmediatas al conflicto, a largo plazo, ninguno de los actores pudo cumplir las promesas hechas a los ferrocarrileros que mantuvieron el servicio de transporte a nivel nacional, resultando los más afectados.

El conflicto que motivó la huelga de 1921 tuvo lugar en el Primer Congreso Ferrocarrilero, en diciembre de 1920. Ahí, las organizaciones gremiales reunidas no permitieron que la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros (UCMGF) enviara al congreso el número total de delegados a los que tenía derecho de acuerdo con la convocatoria. Ante esto, Lauro Huerta, presidente de la 8ª Convención de la UCMGF, declaró: “por ningún motivo podríamos admitir la tiranía de un cuerpo, por más numeroso que fuera”.²⁶⁸ Resultado del Primer Congreso Ferrocarrilero fue la constitución de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana (CSFRM). La CSFRM fue fundada el 17 de enero de 1921, por la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, la Asociación Nacional de Moldeadores y Aprendices, la Unión de Mecánicos Mexicana, la

²⁶⁷ Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017, p. 92.

²⁶⁸ Carta de Lauro Huerta y Francisco J. Escoto, presidente y secretario de la 8ª Convención de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, para el Gral. Álvaro Obregón, México, D.F., 4 de enero de 1923, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104.F1-E, ff. 37-47.



Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras y la Unión de Carpinteros y Similares, su objetivo fue unificar, al menos parcialmente, al gremio ferrocarrilero en una sola organización.

Como consecuencia de lo anterior, Paulino Fontes, director general de FNM, negó reconocer a la Orden de Maquinistas y Fogoneros —agrupación rival de la UCMGF— para representar los intereses de los gremios de conductores, maquinistas, garroteros y fogoneros en las negociaciones sobre sus condiciones de trabajo. En su lugar, Fontes optó por la Unión para entablar negociaciones referentes a la contratación de dichos trabajadores. Esa decisión fue considerada una traición al Pacto de Palacio —avalado por el entonces presidente interino Adolfo de la Huerta, el 8 de septiembre de 1920—, el cual puso fin a un paro de labores organizado por los ferrocarrileros de la Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras en sus disputas con la UCMGF. De manera clara, en el tercer punto del citado pacto se leía: “se reconocerá desde luego a la orden de maquinistas y fogoneros de locomotoras por los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, como única Sociedad para tratar asuntos de maquinistas y fogoneros”.²⁶⁹ Por lo cual, a inicios de 1921, la UCMGF figuraba como una organización afín a la Dirección de FNM, debido a que recibía su protección, o al menos así era percibido por los ferrocarrileros de la Orden de Maquinistas y Fogoneros.

De igual manera, a inicios de 1921, Francisco Pérez, nuevo director de FNM en reemplazo de Paulino Fontes, negó reconocer a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana como legítima representante de las organizaciones gremiales que la integraban. Ambos acontecimientos sentaron las bases del conflicto, que derivó en una huelga nacional en el sistema ferroviario, con importantes repercusiones para los ferrocarrileros de la ciudad de México a pesar de su breve duración: entre finales de febrero hasta la primera quincena de marzo.

Mediante una misiva, Eduardo Venegas, presidente del Consejo Ejecutivo de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, denunció la actitud intransigente de las autoridades de FNM para negociar el reconocimiento de la organización que presidía.²⁷⁰ La existencia de la Confederación mostró el interés de superar

²⁶⁹ Rodea, *Historia del movimiento obrero*, 1944, p. 209.

²⁷⁰ Carta de Eduardo Venegas, Presidente del Consejo Ejecutivo de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, para el Sr. Francisco Pérez, Director General de los Ferrocarriles

las diferencias de grupo en favor de una actuación conjunta de las sociedades gremiales, sin importar las particularidades del oficio que hasta entonces habían dominado el movimiento obrero ferrocarrilero. Como expuse en el Capítulo II, la división laboral, y su especialización, eran características que estructuraban el mundo del trabajo. Tales divisiones fueron reflejadas en la organización política, mostrando, en este caso, la influencia de las *brotherhoods* estadounidenses.

Los integrantes de la CSFRM responsabilizaron al director general de FNM, Francisco Pérez, de fomentar un ambiente hostil por sus declaraciones en contra de los ferrocarrileros de talleres, oficinas y de todos aquellos que respaldaran la propuesta de unirse a la huelga. Aunque los ferrocarrileros reconocían que la huelga era una medida extrema, era justa y legítima si defendía los derechos “que la Ley concede a todo conjunto organizado”.²⁷¹ Este último aspecto habla de una interpretación particular del artículo 123 de la Constitución de 1917. El dirigente de la Confederación destacó las fracciones XVII y XVIII del citado artículo, esta última fracción señalaba:

Las huelgas serán lícitas cuando tengan por objeto conseguir el equilibrio entre los diversos factores de la producción, armonizando los derechos del trabajo con los del capital. En los servicios públicos será obligatorio para los trabajadores dar aviso, con diez días de anticipación, a la Junta de Conciliación y Arbitraje, de la fecha señalada para la suspensión del trabajo.²⁷²

De tal manera demostraron la legitimidad de su acción ante lo que consideraron una decisión contraria a sus intereses y lesiva de sus derechos.

Las declaraciones de Francisco Pérez a la prensa resaltaron por su carácter incendiario y de abierto repudio a las acciones de los ferrocarrileros organizados. Declaró que “no le importaría que se cerraran Talleres, Oficinas y otras dependencias del Ferrocarril con tal de contar con el Gremio de Conductores”, quienes colaborarían con FNM para mantener el servicio en los ferrocarriles. La seguridad con la que se conducía llevó al líder de la Confederación a denunciar que “determinado Gremio” recibía apoyo moral

Nacionales de México y Anexos, México, D. F., 14 de febrero de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 302, exp. 15, f. 3.

²⁷¹ Carta de Eduardo Venegas, presidente del Consejo Ejecutivo de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, para el Sr. Francisco Pérez, Director General de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, México, D. F., 14 de febrero de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 302, exp. 15, f. 3.

²⁷² Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 5 de febrero de 1917, p. 353. . <<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2802/8.pdf>>



y económico por parte de Pérez y todo el aparato burocrático de Ferrocarriles Nacionales. Esta fue una alusión a la UCMGF, “que en los últimos tiempos ha concretado sus trabajos a ser el instrumento del Ferrocarril para hostilización de los demás Gremios representados en esta Confederación”. Acciones que, según Venegas, tenían como objetivo incitar a la huelga y justificar así una reducción de personal y de sueldos, “que a su juicio [de Francisco Pérez] mejorará la situación económica y administrativa”.²⁷³

Lo anterior mostró dos cuestiones relevantes no sólo para el movimiento ferrocarrilero, sino para los obreros organizados en general. Primero, la empresa ferroviaria favoreció a una organización gremial sobre otras, esta toma de postura fomentó la tensión y las divisiones entre los ferrocarrileros, quienes consideraron ser desplazados en las negociaciones que tenían que ver con sus condiciones laborales,²⁷⁴ el esquirolaje fue el fenómeno más radical de esta situación. Segundo, los periodos de crisis y de conflictos fueron aprovechados por las autoridades para llevar a cabo la reorganización de la fuerza de trabajo, así como para poner límites a las demandas económicas de los ferrocarrileros.

Como afirma el historiador Juan Cristóbal Marinello, aquellos trabajadores que no secundaron los movimientos huelguísticos de sus compañeros y mantuvieron sus centros de trabajo en funcionamiento han recibido poca atención por parte de la historia social, esto a pesar de su renovado interés por el estudio de las relaciones entre organizaciones obreras y trabajadores.²⁷⁵ En el caso mexicano, tanto en la huelga de 1921 como en la de 1926-1927, los conflictos intergremiales y el uso de ferrocarrileros como esquirolajes fueron parte importante en el desarrollo y consecuencias de las huelgas. A pesar de la poca atención sobre este tema, es posible plantear algunas consideraciones de este fenómeno en relación con la organización del movimiento obrero ferrocarrilero, como mostraré más adelante.

El presidente de la CSFRM, ante la imposibilidad de “obtener por la vía pacífica el reconocimiento íntegro de nuestra Confederación”, dio a conocer al secretario de

²⁷³ Carta de Eduardo Venegas, presidente del Consejo Ejecutivo de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, para el Sr. Francisco Pérez, director general de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, México, D. F., 14 de febrero de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 302, exp. 15, f. 3. Corchetes míos.

²⁷⁴ Como demostré en un capítulo anterior, el favoritismo mostrado por la empresa por uno de los bandos en pugna no estuvo restringido a los conflictos intergremiales, también fue patente en el caso de los ascensos de personal.

²⁷⁵ Marinello, “Traidores. Una aproximación al esquirolaje”, 2012.

Industria, Comercio y Trabajo, Rafael Zubarán Capmany, la decisión de declarar un paro general en todo el sistema de las Líneas Nacionales, “para exigir la justa reparación a las calumnias lanzadas en contra de esta Confederación por el señor Francisco Pérez”, añadía que: “jamás estuvo en nuestra intención crear dificultades y que por tanto, quedará como único responsable de este movimiento el Director de los Ferrocarriles”.²⁷⁶

Las razones de los ferrocarrileros adheridos a la CSFRM para optar por la huelga fueron de dos tipos: el principal motivo estuvo relacionado con la negativa a reconocer la personalidad de representación tanto de la Confederación como de las sociedades gremiales que la constituían; en segundo lugar, por los ataques y “calumnias” por parte del director de las Líneas Nacionales, quien “ha hecho todo lo posible por exasperar a las colectividades incitándolas a la huelga, con sus declaraciones calumniosas a la prensa” con el único fin de incentivar las discordias entre los ferrocarrileros.²⁷⁷ Por estas razones, los dirigentes de la recién creada CSFRM defendieron el derecho a la huelga amparados, según su criterio, en la Constitución de 1917 y decidieron romper las negociaciones con Ferrocarriles Nacionales de México. Venegas dejó en claro que las cartas dirigidas al director general de FNM y al secretario de Industria, Comercio y Trabajo eran el aviso anticipado de diez días para declarar la huelga.²⁷⁸

La madrugada del 24 de febrero de 1921, los ferrocarrileros de la ciudad de México abandonaron sus puestos de trabajo. Los maquinistas, conductores, fogoneros y garroteros de camino pararon las locomotoras donde la huelga los alcanzó. Con antelación, el presidente Álvaro Obregón ordenó al general Enrique Estrada, secretario de Guerra y Marina, el despliegue de tropas para asegurar y resguardar las oficinas, talleres, estaciones y vías del sistema ferroviario. En la estación de Buenavista fueron apostadas algunas baterías de artillería, “para proteger los intereses de las Líneas”.²⁷⁹ En otros espacios ferroviarios de la capital esa acción fue replicada; por ejemplo, en la estación de Colonia

²⁷⁶ Carta de Eduardo Venegas, presidente del Consejo Ejecutivo de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, para el secretario de Industria, Comercio y Trabajo, México, D.F., 14 de febrero de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 302, exp. 15, f. 2.

²⁷⁷ Carta de Eduardo Venegas, presidente del Consejo Ejecutivo de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, para el Sr. Francisco Pérez, director general de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, 14 de febrero de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 302, exp. 15, ff. 2-3.

²⁷⁸ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 5 de febrero de 1917, p. 353. . <<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2802/8.pdf>>

²⁷⁹ “Fuerzas de artillería en las estaciones”, *El Demócrata*, 24 de febrero de 1921.



fueron dispuestas dos ametralladoras para su defensa en caso de ataques por parte de los ferrocarrileros. En la capital, el encargado de estas labores fue el general Jesús M. Garza, Jefe de la Guarnición de la Plaza y de las Operaciones del Valle de México, quien declaró: “en las estaciones de esta Ciudad, talleres, patios, etc., así como los puntos del Valle de México, donde hay material ferrocarrilero, se enviarán retenes, formados con tropas en número suficiente, a fin de que impidan la destrucción de dicho material por parte de los Confederados, ya que se tuvieron informes fidedignos de que tal cosa pensaban realizar dichos ferrocarrileros”.²⁸⁰

La respuesta por parte del gobierno de Obregón parecía exagerada y alarmista. Sobre todo porque un día antes de iniciar la huelga, el director general de FNM había minimizado el número de ferrocarrileros huelguistas, mencionó que de 40 mil rieleros en todo el sistema, tan sólo 18 mil secundaban la huelga. Por su parte los ferrocarrileros, en un mitin organizado en la ciudad de México, a mano alzada acordaron “sostener la huelga, sin escándalos, atentados ni sabotajes”,²⁸¹ a pesar de las amenazas de despido que el director general de FNM había lanzado para quienes secundaran la huelga: “en la inteligencia de que el cese incluye una expulsión definitiva del personal, pues ni [en] un futuro inmediato se dará nuevamente ocupación al cesado”, según declaró a la prensa capitalina.²⁸²

Mientras las tropas federales resguardaban las instalaciones, los ferrocarrileros estuvieron apostados en las cercanías a sus centros de trabajo, dentro de los espacios ferroviarios. Marcelo N. Rodea, uno de los primeros historiadores del movimiento obrero ferrocarrilero, escribió: “[...] Los lugares donde se encuentran ubicados los centros ferrocarrileros (Av. Hombres Ilustres y colonia Guerrero) presentaban aspecto pintoresco. Grupos numerosos de ferrocarrileros esparcidos en distintos sitios leían con atención la prensa del día o comentaban el asunto de la huelga expresándose en forma optimista para ellos acerca del resultado de ese movimiento”.²⁸³ Mediante “hojas subversivas” los ferrocarrileros buscaron el apoyo de los militares apostados en las instalaciones

²⁸⁰ Rodea, *Historia del movimiento obrero*, 1944, p. 454.

²⁸¹ *Ibid.*

²⁸² “Sólo son dieciocho mil ferrocarrileros los que quieren lanzarse a la huelga y se resolvió transferir ésta para mañana”, *El Informador*, 24 de febrero de 1921.

²⁸³ Rodea, *Historia del movimiento obrero*, 1944, p. 458.



ferroviarias, de acuerdo con Rodea, esas hojas llevaron por título “Hermano Soldado” y eran firmadas por el Consejo de Obreros, Soldados y Campesinos de la Región Mexicana.²⁸⁴

La presencia militar en las principales estaciones de la ciudad de México fue una muestra más de su carácter como centro ferrocarrilero. No sólo en términos logísticos la capital concentraba el tráfico ferroviario, también era un punto neurálgico del movimiento político de sus trabajadores. Por ello, el control sobre los trabajadores por parte de la dirección general de FNM, con ayuda del gobierno federal, era imprescindible para mantener el servicio de transporte de carga y de pasajeros, evitando cualquier posible acto de sabotaje por parte de los huelguistas que, como ya fue señalado, obedeció más a una visión alarmista de Francisco Pérez, que a verdaderos actos organizados por los ferrocarrileros huelguistas.

Las alarmas sobre posibles actos de sabotaje por parte de los ferrocarrileros en huelga fueron propagadas por la prensa tan sólo unos días después de iniciado el paro de labores. El 27 de febrero de 1921, *El Informador* publicó “¿Toma carácter terrorista la Huelga de Ferroviarios?”, donde relató el estallido de una bomba de dinamita en el kilómetro 40 de la antigua línea del Ferrocarril Nacional Mexicano, cerca de la estación de Acámbaro. A pesar de que el periódico reconoció no tener certeza sobre el origen y objetivos del atentado, subrayó que, a partir de información suministrada por el gobierno, los actos obedecían a que “elementos del bolchevismo radical trabajan en estos momentos para dar a la actual huelga ferrocarrilera un cariz propio de sus tendencias”. Por otro lado, había quienes consideraban que eran actos de huelguistas impacientes y radicales, pero “sin que sus manifestaciones tengan eco dentro del gremio”, por último, existían

²⁸⁴ La labor de propaganda entre los ferrocarrileros ha sido destacada por otros historiadores. Sebastián Rivera Mir, en su libro *Edición y Comunismo. Cultura impresa, educación militante y prácticas políticas (México, 1930-1940)*, subrayó el rol que trabajadores del riel tuvieron en la difusión de *El Machete*, órgano del Partido Comunista Mexicano, entre ellos José López, alias “El gallina”, quien a pesar de las burlas de sus compañeros cumplía con su labor, aunque fuese regalando el periódico. Otro ferrocarrilero comprometido con las labores de propaganda fue Carlos Rendón, quien “con dos muletas, y una pierna, su traje negro, sus patillas hasta debajo de las orejas y su cara afable y simpática” ofrecía folletos que cargaba en las bolsas de su chaqueta, mismos que terminaba regalando después de largas discusiones con otros ferrocarrileros sobre temas variados: lucha de clases, comunismo y anarquismo. Véase Barrios, *El escudrón de hierro*, 1978, pp. 30-31; Rivera Mir, *Edición y Comunismo*, 2020, p. 107.

sospechas de que el hecho había tenido objetivos totalmente ajenos a la huelga, al ser obra de bandidos con la intención de robar a los pasajeros.²⁸⁵

Sin embargo, de acuerdo con el informe rendido por N. Procel, ayudante del director de FNM, en mayo de 1921, sólo cuatro explosiones fueron comprobadas como actos de sabotaje, los cuales dejaron inutilizadas el mismo número de locomotoras, los hechos habían ocurrido en las divisiones de México-Querétaro, Torreón, Norte y San Luis.²⁸⁶ En dicho documento, Procel mencionó que las comisiones encargadas de investigar estos hechos descubrieron que “las únicas personas que acusaban a los maquinistas exceptuados por haber cometido actos punibles, eran los maquinistas y conductores de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros”; por lo cual, determinaron que estas acusaciones obedecían a la pugna entre la Unión y la Orden de Maquinistas y Fogoneros.²⁸⁷

Por otra parte, las fuerzas armadas protegieron a los rieleros que decidieron no secundar la huelga, la mayoría de ellos adheridos a la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, quienes apoyaron la decisión de las gerencias de FNM y del Ferrocarril Mexicano de mantener el funcionamiento de los trenes, motivo por el cual fueron considerados esquiroles. De tal forma, Francisco Pérez contaba con el apoyo de trabajadores clave para continuar con el servicio, tal y como había expresado días antes de iniciar la huelga. Así mismo, mediante los consulados en Estados Unidos, el gobierno federal buscó reclutar a ferrocarrileros mexicanos en aquel país, para repatriarlos y solventar la falta de mano de obra ocasionada por la huelga.

Tanto los dirigentes de la UCMGF como la dirección general de FNM y el gobierno de Álvaro Obregón estuvieron de acuerdo en repatriar ferrocarrileros mexicanos que laboraban en Estados Unidos. Para llevar a cabo esa tarea, fue nombrado representante especial de FNM J. L. Bugarini, agremiado y dirigente de la UCMGF, quien despacharía desde el consulado mexicano en El Paso, Texas. Su misión era clara: reclutar al mayor

²⁸⁵ s/a, “¿Toma Carácter Terrorista la Huelga de Ferroviarios?”, *El Informador*, 27 de febrero de 1921.

²⁸⁶ Informe que rinde N. Procel, Ayudante del Director de FNM, al general Álvaro Obregón, Presidente de la República, México, D. F., 19 de mayo de 1921, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 32, exp. 104-F1-L-1, ff. 21-25.

²⁸⁷ Informe que rinde N. Procel, Ayudante del Director de FNM, al general Álvaro Obregón, Presidente de la República, México, D. F., 19 de mayo de 1921, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 32, exp. 104-F1-L-1, f. 21.

número de ferrocarrileros, no sólo conductores, maquinistas, garroteros o fogoneros, sino todo aquel que estuviera interesado en retornar al país.

La oferta de trabajo para mecánicos, caldereros y “demás trabajadores mexicanos” era la siguiente: “A los empleados de primera clase, se les pagará la hora a razón de \$1.05 y a los de segunda a 93 centavos moneda mexicana: los demás salarios serán relativos. Los transportes con todo y equipaje de los trabajadores será gratuito hasta el lugar donde sean consignados”.²⁸⁸ Ferrocarriles Nacionales de México puso a disposición casas gratis para los ferrocarrileros repatriados y sus familias en Ciudad Juárez y en Chihuahua, donde serían asignados a alguna de las divisiones que conformaban el sistema ferroviario.

De acuerdo con Rodea, llegaron a México 62 mecánicos de primera, 15 de segunda, 46 ayudantes de mecánicos, 38 paileros de primera, 12 de segunda, 19 ayudantes de paileros, 53 maquinistas, 108 fogoneros, 5 pasa carbón, 3 lavadores de máquinas, 2 aseadores de coches, 14 reparadores de carros, 5 moldeadores, 2 cobreros, 14 herreros, 1 ayudante de herrero, 4 bomberos, 11 carpinteros, 4 mayordomos de vía, 1 electricista, 1 pintor, 30 empleados de oficina, 10 telegrafistas, 4 carboneros y 75 trabajadores de vía. Un total de 542 trabajadores, sin contar a los cien trabajadores procedentes de Los Ángeles, ni otros tantos ferrocarrileros procedentes de Albuquerque, Amarillo y Clowis, a quienes sólo se les pagó el pasaje rumbo a México para buscar trabajo, sin la obligación de ser contratarlos por FNM.²⁸⁹ Además de los mexicanos repatriados, la UCMGF movilizó a maquinistas y fogoneros agremiados desde los Ferrocarriles Sudpacífico, del Nor-Oeste de México, del Kansas City México y Oriente y de El Oro Mining Railway Co., junto con personal de los estados de Coahuila y Zacatecas.²⁹⁰

La campaña fue provechosa para FNM y el gobierno mexicano. El éxito de esta iniciativa fue motivado por las condiciones económicas prevalecientes en Estados Unidos. Tanto el cónsul de México en Los Ángeles como el de Kansas City informaron a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo sobre la situación “verdaderamente aflictiva”

²⁸⁸ Rodea, *Historia del movimiento obrero*, 1944, p. 459.

²⁸⁹ *Ibid.*

²⁹⁰ Carta de Lauro Huerta y Francisco J. Escoto, presidente y secretario de la 8ª Convención de la Unión de Conductores Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, para el Gral. Álvaro Obregón, México, D.F., 4 de enero de 1923, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F1-E, ff. 37-47.

por la que atravesaban los trabajadores mexicanos en aquel país. A pedido del secretario Zubarán Capmany, el cónsul en Los Ángeles había hecho esfuerzos por repatriar a todos los trabajadores “que se encuentran enfermos o en la indigencia más completa”.²⁹¹

La repatriación de ferrocarrileros mexicanos debe considerarse en el marco de la recesión económica en Estados Unidos en 1920, después de la primera guerra mundial. La guerra había generado la necesidad de contar con más trabajadores en los sectores de la agricultura, la minería, los ferrocarriles y la industria, por esta razón las autoridades estadounidenses habían pasado por alto las restricciones a la migración mexicana. La recesión provocó desempleo en los sectores mencionados; incluso, con el retorno de los trabajadores estadounidenses, las organizaciones obreras de aquel país, entre ellas la *American Federation of Labor* y su líder Samuel Gompers, demandaron el despido de los mexicanos para que los obreros estadounidenses pudieran tener trabajo con el cual subsistir, su “fraseología señalaba el sentimiento popular de que los mexicanos debían de ser los primeros en quedarse sin trabajo en épocas de crisis”.²⁹² Ambos contextos confluyeron en un momento en que, debido a la huelga, eran necesarios ferrocarrileros para sustituir a los huelguistas.

En este sentido, no eran pocos los mexicanos laborando en los ferrocarriles estadounidenses, particularmente en la región del Midwest, donde había aproximadamente 70 familias, con más de 300 mexicanos sin ocupación. Así mismo, el cónsul informó a las autoridades mexicanas que, para el 10 de abril de 1921, las compañías ferroviarias del Frisco, Missouri Pacific, Santa Fe y la Cía. Missouri, Kansas and Texas reducirían los salarios de sus trabajadores ferrocarrileros. Esta medida afectaba a cerca de 8 mil trabajadores, de los cuales —de acuerdo con el cónsul— 97% de los “trabajadores comunes” dentro de esas compañías eran mexicanos.²⁹³

En Kansas City, para paliar su situación de pobreza, las familias mexicanas idearon diferentes estrategias para proveerse de recursos o establecer lazos de ayuda con otras familias necesitadas. Estas iniciativas contemplaron la organización de festivales

²⁹¹ Carta del subsecretario de Industria, Comercio y Trabajo para el Secretario de Industria, Comercio y Trabajo, México, D.F., 19 de mayo de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 333, exp. 25, f.1.

²⁹² Cardoso, “La repatriación de braceros en época de Obregón”, 1977, p. 580.

²⁹³ *Ibid.* Para el caso de los ferrocarrileros mexicanos migrantes en la región del Southwest desde finales del siglo XIX hasta 1930, véase: Garcilazo, *Traqueros. Mexican Railroad Workers*, 2012.



para recaudar fondos, mismos que eran distribuidos entre las familias más necesitadas; el establecimiento de comedores públicos o la constitución de organizaciones de beneficencia que apoyaron económicamente a las familias semanalmente para adquirir provisiones, en estas acciones las iglesias católica y cristiana tuvieron una participación importante.²⁹⁴

El gobierno federal y los administradores de fnm y del Ferrocarril Mexicano prometieron a los ferrocarrileros que substituyeron a los huelguistas mantener su puesto de trabajo al finalizar el paro de labores. Mediante una circular, el Administrador General de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, B. E. Holloway afirmó: “se participa a todos los empleados que permanezcan al servicio de este Ferrocarril y a aquellos que entraren a substituir a los huelguistas, que permanecerán en los empleos que desempeñen aún cuando se celebraren arreglos con los huelguistas”.²⁹⁵

Por ello, ante las condiciones económicas en Estados Unidos y la aparente garantía de un empleo, los repatriados vieron en México una oportunidad, al menos, de mantener un medio de subsistencia. No obstante, las promesas quedaron incumplidas. Prueba de ello fue la respuesta que recibió J. D. Hamilton a su solicitud de empleo enviada al Departamento del Trabajo: “manifiesto a usted que no hay por ahora ninguna vacante en el ramo de ferrocarriles que pudiera concedérsele por haber quedado cubiertas todas las plazas al terminar la huelga que se registró últimamente en los mismos [...] Ya se le anota en la lista respectiva del Departamento del Trabajo y en cuanto haya alguna oportunidad se le comunicará a usted por si desea aprovecharla”.²⁹⁶ Esto dejó en claro la existencia del problema de exceso de personal por el que atravesaba la empresa ferroviaria tan sólo unos meses después de haber finalizado la huelga.

Por su parte, la CSFRM emitió su pliego petitorio que constaba de 14 puntos, todos ellos eran condiciones indispensables para retornar al trabajo. Las demandas expresadas

²⁹⁴ Informe del Cónsul de México en Kansas City: “Condiciones generales de trabajo”, s/f. (de acuerdo con una comunicación posterior del Jefe del Departamento de Comercio de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo para el Jefe del Departamento del Trabajo, fechada el 5 de abril de 1921, el informe del cónsul en Kansas City pudo haber sido elaborado en los primeros meses de año), en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 333, exp. 25, ff. 2-3.

²⁹⁵ Circular No. 17, México, 28 de febrero de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 302, exp. 21, f. 3.

²⁹⁶ Carta de Márquez Schiaffino para el Sr. J. D. Hamilton, México, 2 de mayo de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 334, exp. 12, f. 2.

en el documento estaban concentradas en el reconocimiento de la Confederación y de los convenios, contratos y reglamentos de las sociedades confederadas. Otras exigencias reforzaban la legitimidad de la CSFRM como la entidad política representante de los ferrocarrileros confederados; por ejemplo, la exigencia del arreglo inmediato de los asuntos pendientes que FNM tuviera con las sociedades gremiales y atender a las sugerencias sobre el nombramiento de los funcionarios, las cuales “sólo se limitarán a recomendar a elementos honrados y competentes que hayan adquirido sus méritos al servicio de FNM”;²⁹⁷ así como la reinstalación inmediata del personal que hubiese secundado la huelga y el despido masivo de todos los rieleros que trabajaron durante el paro de labores, perdiendo sus derechos de escalafón e inhabilitados por un año de cualquier puesto en los ferrocarriles.²⁹⁸

Además de demandar atender las sugerencias sobre el nombramiento de funcionarios, una petición importante fue prohibir usar los puestos de trabajo como moneda de cambio para recompensar méritos militares o políticos. Esta, al igual que otras prácticas discrecionales, fomentaba actos de corrupción y el uso faccioso de las vacantes y de los recursos materiales de las empresas ferroviarias. En ese conjunto de prácticas, las recomendaciones personales fueron muy comunes; por ejemplo, el Director de Correos, Cosme Hinojosa, recomendó al señor Joaquín P. Malanco —residente en la 2ª Calle de Dr. Lavista—, quien estaba desempleado. Aunque a la postre no fue contratado, Malanco recibió una oferta de trabajo como Agente Postal Ambulante de primera categoría, con sueldo diario de \$10.00 pesos, en alguna ruta del servicio de *Express* que partiera de la capital. Al final, Hinojosa comunicó que: “como ya son muchos los Agentes Postales Ambulantes que actualmente están comicionados (sic) en esta Capital, no me es posible ofrece[r]le la plaza”.²⁹⁹ Nuevamente, el tema del exceso de personal estaba presente. Por

²⁹⁷ Citado en Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*, 1944. Una demanda que no figuraba entre las principales fue el aumento salarial del 60% para el personal del Departamento Mecánico.

²⁹⁸ Carta de Lauro Huerta y Francisco J. Escoto, presidente y secretario de la 8ª Convención de la Unión de Conductores Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, para el Gral. Álvaro Obregón, México, D.F., 4 de enero de 1923, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F1-E, ff. 37-47.

²⁹⁹ Carta de Joaquín P. Malenco para el presidente, México, D.F., s/f, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 281, exp. 809-M-221, s/f.; Carta de Cosme Hinojosa para el señor Joaquín P. Malenco, México, D.F., 20 de febrero de 1922, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 281, exp. 804-M-221, s/f. Paréntesis míos. Aunado a lo anterior, las autoridades de FNM fueron acusadas de crear puestos para los “incondicionales”. Estas quejas quedaron asentadas en una carta publicada en *Excelsior* en 1925, en donde dos ferrocarrileros denunciaron que puestos como el de subtesorero general, agentes industriales y comerciales, así como agentes generales en Estados Unidos eran innecesarios “que no sirven para nada porque



lo tanto, la CSFRM, mediante sus demandas, exigió una reestructuración de la forma de conducir la empresa ferroviaria, en donde los ferrocarrileros organizados tuvieran mayor participación en la designación de las autoridades de la compañía a través de las sociedades confederadas, para ello era necesario su reconocimiento.

A pesar de las negociaciones, Obregón rechazó las demandas de los ferrocarrileros en huelga hasta que estos regresaran al trabajo. En su comunicación señaló: “me veo en el penoso caso de manifestarles que todos mis esfuerzos y mi buena voluntad para facilitar a ustedes la vuelta al trabajo, resultan impotentes ante las exigencias que dicho memorial contiene”.³⁰⁰ Para ese momento, FNM había reconocido la legitimidad de la CSFRM, así como a las sociedades gremiales que la integraban, como representante de los intereses de los ferrocarrileros adheridos a ella. De tal manera, la aparente resolución del conflicto tensó las relaciones entre un sector de los ferrocarrileros —aquellos que permanecieron autónomos de la línea de la empresa— y el gobierno de Obregón.³⁰¹

A mediados de marzo de 1921, la Confederación acordó regresar al trabajo siempre y cuando ciertas condiciones mínimas fueran respetadas, entre ellas: restituir a los ferrocarrileros suspendidos, despedidos o inhabilitados durante la huelga; el pago de los salarios caídos; establecer un nuevo turno de trabajo para no despedir a los ferrocarrileros contratados durante la huelga y en otros casos mantenerlos con el grado de ayudantes mientras fueran asignados a otro trabajo. Con la promesa por parte de la empresa de cumplir con dichas exigencias, el 18 de marzo de 1921, los ferrocarrileros de la CSFRM se comprometieron a retornar al trabajo.

La experiencia de los ferrocarrileros adherentes a la CSFRM ejemplifica cómo dentro del movimiento obrero hubo trabajadores organizados preocupados en mantener su independencia política con respecto al gobierno posrevolucionario. Por otra parte, la constitución de una confederación de trabajadores marcó un paso hacia la unificación de los obreros industriales, al menos en el caso de los ferrocarrileros. No obstante, contrario a una parte de la historiografía sobre el movimiento obrero, la unificación de los

nada hacen y sí son honerosos (sic), pero que han sido creados para favorecer a determinados incondicionales. Cfr. Carta de M. Romero y A. Benítez para el Director de *Excelsior*, México, D.F., 14 de enero de 1925, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F-20, ff. 1-5.

³⁰⁰ Rodea, *Historia del movimiento obrero*, 1944, p. 464.

³⁰¹ En este sentido, la rebelión de Adolfo de la Huerta abonó al conflicto con el gobierno obregonista, ya que un nutrido grupo de ferrocarrileros en el país secundó el levantamiento de 1923.

trabajadores no terminó con las disputas internas. La pervivencia de facciones y el fomento de sociedades y cooperativas mantuvo las divisiones entre los ferrocarrileros, este fenómeno mostró una vida sindical más compleja.

3.3 CONSECUENCIAS DE LA HUELGA DE 1921

La aparente victoria de la CSFRM estuvo ensombrecida por sus consecuencias, las cuales perduraron, al menos, durante la primera mitad de los años veinte. Las contrataciones y ascensos de quienes sustituyeron a los huelguistas —en conjunto con los ferrocarrileros procedentes de Estados Unidos— provocaron un exceso de personal en las especialidades de conductores, maquinistas, fogoneros y garroteros. Esta situación generó que los ascensos del personal con la experiencia necesaria fueran postergados, separados de sus puestos o clasificados como “reducidos”, es decir, como trabajadores temporales sin salario fijo. Por tales motivos, muchos ferrocarrileros de la ciudad de México optaron por buscar trabajo en otros espacios, muchas veces a partir de sus propias iniciativas para subsistir y sostener a sus familias. En síntesis, la reorganización laboral de la fuerza de trabajo ferrocarrilera redundó en la pauperización de sus condiciones de vida.

En abril de 1921, la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros exigió al Ferrocarril Mexicano, ya para entonces en manos privadas, cumplir con lo pactado durante la huelga.³⁰² Al inicio de la huelga, las direcciones generales asumieron una actitud de confrontación y declararon que todo el personal que abandonara su puesto de trabajo sería despedido, con el transcurrir de los días, y la reintegración de los huelguistas, esa postura cambió hacia la negociación. El regreso de los huelguistas ocasionó la duplicidad de trabajadores en un mismo puesto. A pesar del apoyo brindado por los ferrocarrileros de la Unión para mantener el servicio de transporte ferroviario, fueron los más afectados al finalizar la huelga.

Al terminar la huelga, por instrucciones del director general del Ferrocarril Mexicano, B. E. Holloway, los ferrocarrileros de la UCMGF fueron relevados de los puestos que ocuparon durante la huelga. Ante ello, Federico Rendón, presidente general de la UCMGF,

³⁰² La compañía del Ferrocarril Mexicano había decidido reconocer a la CSFRM para evitar la insubordinación de su personal. No obstante, días después de declararse la huelga, los ferrocarrileros del Mexicano optaron por secundar el paro. Ante esto, la dirección general de FNM y la presidencia de la UCMGF ofrecieron parte de su personal para mantener el servicio entre la capital del país y el puerto de Veracruz.

denunció esta situación. El líder de la Unión reprochó a Zubarán Capmany diciendo que ese era el pago que recibían sus representados por los servicios prestados durante la huelga.³⁰³ Por su parte, Holloway consideraba que los acuerdos establecidos con los agremiados de la Unión eran abusivos, dado que la agrupación buscó controlar, sin el control de la dirección general, los ingresos, los ascensos y los despidos del personal cuya postura política fuera diferente a la de la UCMGF. Además, exigieron que fueran excluidos los ferrocarrileros que originaran problemas al personal de la Unión; por último, plantearon reordenar los escalafones considerando a los huelguistas como personal de nuevo ingreso, sin reconocer su antigüedad.

Los acuerdos establecidos con la Unión durante la huelga hacían de la agrupación la administradora de la fuerza de trabajo, estableciendo criterios políticos para la contratación, permanencia y ascensos de los ferrocarrileros. Si bien la intervención de las sociedades gremiales en la promoción de determinados trabajadores sobre otros no era nueva, a partir de criterios que la Unión buscó implementar la confrontación y negociación entre agrupaciones quedaba anulada a partir de considerar sólo a elementos afines a la política de la agrupación. Una situación similar sucederá con la cláusula de exclusión en el contrato colectivo después de la fundación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana en 1933. Por ello, Holloway protestó porque la Unión “tendría facultades de la empresa para nombrar personal necesario para mantener el servicio. Esto solamente en lo que se refiere a los empleados que de un modo o de otro tengan que intervenir en el tráfico y que se rehusaran trabajar”.³⁰⁴

La respuesta de Holloway para la Unión fue rotunda: “siento tener que manifestarle que las proposiciones que hace usted son tales, que me encuentro en la imposibilidad de aceptarlas”; agregó que en los nuevos escalafones preparados por la Unión “todos los maquinistas y fogoneros que pertenecen a esa Unión quedarían ocupando los primeros lugares de la lista, dejando los puestos restantes para algunos de los que han estado en huelga, muchos de los cuales tendrían que quedar en la lista de extras”, lo cual

³⁰³ Carta de Federico Rendón, presidente general de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, para el Lic. Rafael Zubarán Capmany, México, D.F., 11 de abril de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 302, exp. 21, f.1.

³⁰⁴ Carta de Federico Rendón, presidente general de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, para el Sr. B. E. Holloway, Administrador General del F. C. Mexicano, México, 6 de abril de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 302, exp. 21, f. 7.

privilegiaba a los ferrocarrileros recién ascendidos sobre el personal con más experiencia y antigüedad.³⁰⁵ A pesar de haber prestado sus servicios durante la huelga, las pretensiones de la UCMGF no prosperaron y tuvieron que subordinarse.

Estos problemas generaron nuevas tensiones entre las organizaciones gremiales que tomaron parte en la huelga. Por encargo del presidente Obregón, el ayudante del director de FNM, N. Procel, realizó un balance de la huelga de 1921. Si bien el informe se centró en los costos materiales provocados por la huelga, también prestó atención a las consecuencias para los ferrocarrileros. De acuerdo con el informe, las pugnas intergremiales perjudicaban el servicio diario, cuando un tren era conducido por un maquinista que había apoyado la huelga, los de la Unión lo boicoteaban. Así mismo, cuando la empresa empleaba a un agremiado de la Unión, los confederados, “todos ellos se rehusaban a salir por solidaridad con el compañero rechazado”.³⁰⁶ La actitud asumida por unos y otros ilustra los mecanismos de solidaridad construidos dentro del mundo del trabajo, como apunté, los grupos pequeños motivaban la convivencia y la construcción de lazos de compañerismo dentro y fuera del mundo del trabajo.

No obstante, en determinadas coyunturas, la militancia en una organización diferente, motivaciones políticas o el colaboracionismo con la empresa generó pleitos y rencillas entre los ferrocarrileros de un mismo grupo. Incluso las disputas llegaron a las agresiones y la muerte de trabajadores.³⁰⁷ Como mostré en el caso de los ascensos, los métodos de coacción en contra de otros ferrocarrileros fueron patentes. Pero, cuando se trató del enfrentamiento entre gremios las disputas se tornaron mucho más violentas. Aunque en un momento diferente, en 1937, una noticia publicada por *Excélsior* informó la pugna entre el Sindicato Único de Cargadores y el Sindicato de Estibadores del *Express*, los primeros habían declarado una huelga en una de las bodegas de la estación de Nonoalco. Al momento de colgar la bandera rojinegra, los miembros de la agrupación contraria llegaron en numerosos automóviles y enfrentaron a los huelguistas con palos,

³⁰⁵ Carta de B. E. Holloway, administrador general de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, para el Sr. Federico Rendón, presidente general de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, 8 de abril de 1921, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 302, exp. 21, f. 9.

³⁰⁶ *Ibid.*

³⁰⁷ Carta de Lauro Huerta y Francisco J. Escoto, presidente y secretario de la 8ª Convención de la Unión de Conductores Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, para el Gral. Álvaro Obregón, México, D.F., 4 de enero de 1923, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F1-E, ff. 37-47.

varillas y pistolas. Entre los heridos estuvo Candelario Flores, de 29 años, quien declaró que “un atacante tiróle (sic) una puñalada al cuerpo, golpe que él esquivó con el brazo izquierdo, razón por la cual este miembro le fué atravesado. La hemorragia que padeció lo tiene en grave estado”.³⁰⁸ Al final, la pelea terminó con un número indefinido de heridos y tres detenidos, quienes fueron trasladados a la Penitenciaría. Situación que, seguramente, se reprodujo en otros momentos.

Debido a la huelga, el número de ferrocarrileros huelguistas cesados fue alto en la ciudad de México. Para información del presidente, fueron elaboradas listas con el nombre, oficio y división de los ferrocarrileros cesados. Aunque las cifras siguientes hacen alusión a la cantidad de trabajadores desempleados en las divisiones México-Querétaro e Hidalgo, incluyeron al personal que tenía su residencia en la ciudad de México y que laboraron en las estaciones de Buenavista, Colonia, Nonoalco y Peralvillo. En la División México-Querétaro fueron cesados: 89 maquinistas de camino, 95 fogoneros, 5 maquinistas de patio, 17 fogoneros de patio y 9 proveedores de máquinas; mientras que en la División Hidalgo: 7 maquinistas de camino, 8 fogoneros de camino, 3 maquinistas de patio, 3 fogoneros de patio y 1 proveedor quedaron sin empleo.³⁰⁹

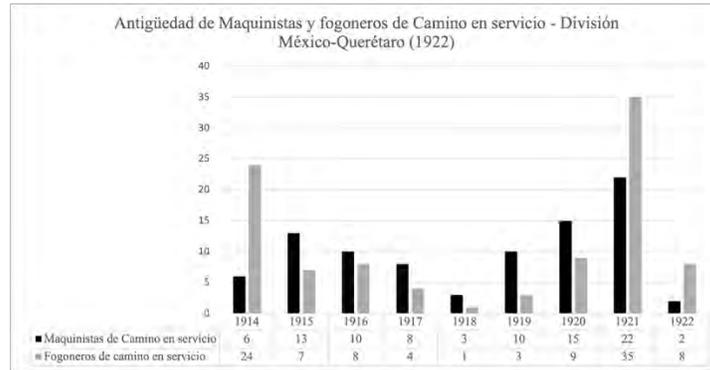
Una particularidad sobre los ferrocarrileros despedidos era que en su hoja de servicio figuraba que habían ascendido entre 1914 y 1920 (véase GRÁFICA I y II). Es decir, durante la etapa más violenta de la revolución, este hecho refleja la necesidad de personal para el manejo de los trenes durante ese periodo. Entonces, para los años veinte y treinta, en los Departamentos y a lo largo del sistema ferroviario, hubo una generación de ferrocarrileros que ingresaron y ascendieron durante los años más convulsos de la revolución. Como se puede notar, en el caso de los ferrocarriles, además del daño material ocasionado por la guerra, otra de las consecuencias fue la alteración de las jerarquías en el mundo del trabajo, situación agravada por la huelga de 1921.

³⁰⁸ s/a, “Un sangriento motín intergremial ayer”, *Excélsior*, 27 de abril de 1937.

³⁰⁹ Carta para el general Álvaro Obregón, México, D.F., 25 de mayo de 1921, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 32, exp. 104-F1-L-1, ff. 1-20.

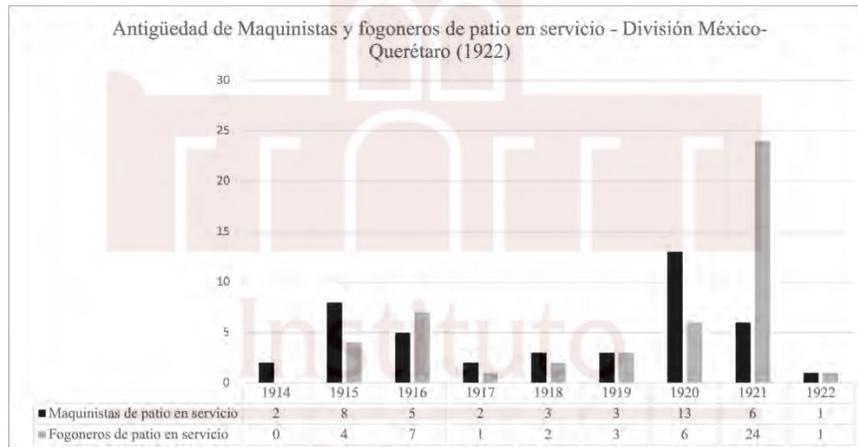


GRÁFICA III: ANTIGÜEDAD DE MAQUINISTAS Y FOGONEROS DE CAMINO EN SERVICIO – DIVISIÓN MÉXICO-QUERÉTARO (1922)



FUENTE: Elaboración propia a partir de Listas de antigüedad de maquinistas de camino en servicio en la División de México-Querétaro, mes de noviembre de 1922, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F1-E Anexo II, ff. 7-10

GRÁFICA IV: ANTIGÜEDAD DE MAQUINISTAS Y FOGONEROS DE PATIO EN SERVICIO - DIVISIÓN MÉXICO-QUERÉTARO (1922)



FUENTE Elaboración propia a partir de Listas de antigüedad de maquinistas de camino en servicio en la División de México-Querétaro, mes de noviembre de 1922, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F1-E Anexo II, ff. 11-12.

Para el caso de las tripulaciones de camino, hay dos momentos destacados de este fenómeno. El primero entre 1914 y 1917, años que coinciden con la lucha contra Victoriano Huerta y la posterior pugna intestina entre bandos revolucionarios. A partir de 1919, los ascensos de maquinistas y fogoneros repuntaron, los primeros fueron los más requeridos, esta tendencia se explica a partir de los primeros signos de estabilidad y orden que hicieron necesario retomar las actividades económicas, para lo cual fue necesario contar con regularidad en los servicios, sobre todo, en el transporte de mercancías. Durante 1921 hubo el incremento de personal más importante, evento claramente relacionado con los hechos narrados en este capítulo.

En el caso del personal de patio, encargado de ordenar, enganchar y alistar los trenes para el viaje, no fue urgente su reemplazo como lo muestra la GRÁFICA II. A diferencia del personal de camino, entre 1917 y 1919, hubo estabilidad en los ascensos, situación que cambió al año siguiente, prolongándose hasta 1921. Hay que considerar que el motivo para contratar más fogoneros que maquinistas se debió, probablemente, a que algunos de los fogoneros de patio, aquellos agremiados a la UCMGF, ante las necesidades planteadas por la huelga pasaron a ocupar un puesto como maquinistas de camino; por lo tanto; dejaron vacantes que había que cubrir. Por su parte, la necesidad de maquinistas de patio no fue tan apremiante, ya que un año antes hubo una mayor contratación de estos, quienes habrían cubierto las exigencias del servicio.

A pesar del número de trabajadores separados —y de su paulatina reincorporación al servicio—, el exceso de personal fue un problema provocado por la huelga, ese fue el argumento de la dirección general de FNM. Esta situación causó el despido y la jubilación forzosa de ferrocarrileros considerados “viejos”, dejando en el desamparo a cientos de trabajadores en la ciudad de México y en el país, en general. Una estrategia para reducir el número de ferrocarrileros fue el llamado obligatorio a presentar pruebas de la capacitación del personal recién ascendido durante la huelga. Para ello, Conrado C. Rochín, Superintendente General de las Líneas Nacionales, anunció el comienzo de la aplicación de exámenes reglamentarios para los maquinistas.

De acuerdo con Rochín, la medida tenía como objetivos comprobar y validar la capacidad y experiencia de los maquinistas en servicio. Esta decisión fue ratificada mediante la Circular 173, fechada el 18 de febrero de 1922; las disposiciones publicadas tenían la intención de organizar los nuevos escalafones de maquinistas, fogoneros y de todo el personal de transportes. La Circular aludía a aquellos ferrocarrileros que habían cooperado con mantener el servicio durante la huelga de 1921, quienes debían comprobar que tenían todos los requisitos para ascender, tales como la examinación escrita de conocimientos técnicos y revisión por parte de sus pares, así como el periodo de experiencia necesaria en puestos de menor jerarquía.

Sin embargo, a partir de algunas declaraciones citadas anteriormente con motivo del exceso de personal, la decisión del Superintendente General también estuvo encaminada a separar y degradar a maquinistas y fogoneros que no tuvieran los medios para

acreditar su destreza y experiencia en sus respectivos puestos.³¹⁰ En este sentido, los ferrocarrileros de la UCMGF fueron los más afectados por estas decisiones y, por consiguiente, los que padecieron de forma más cruda el desempleo, así lo demuestra el siguiente caso. Desde octubre de 1922, algunos conductores y maquinistas de la Unión escribieron al secretario de Industria Comercio y Trabajo sobre sus padecimientos y “con el objeto de solucionar la desesperada situación en que quedamos al suspenderse el servicio por la reducción del tráfico en los FF. CC.”³¹¹

Los conductores Miguel Colunga, Jesús M. Bejarano y Jesús M. Hart representaban a un grupo nutrido de ferrocarrileros de la División México-Querétaro: 12 conductores, 8 maquinistas, 24 garroteros y 9 fogoneros, quienes señalaron carecer de alimentos y alojamiento en la ciudad. En primera instancia, Obregón ofreció ayudar al personal entregando \$100.00 para conductores y maquinistas y \$50.00 pesos para fogoneros y garroteros, cantidades de dinero que, seguramente, fueron entregadas dado que en comunicaciones posteriores no hicieron alusión al tema.³¹² A pesar de esta medida contingente, días después, Obregón dirigió un telegrama a la calle 9ª de Camelias, número 265, en la ciudad de México, donde respondió que “no es posible resolverlo favorablemente, virtud condiciones difíciles porque atraviesan mismos Ferrocarriles”.

De acuerdo con el expediente, ferrocarrileros de otras divisiones secundaron al grupo representado por Colunga y compañía. Por medio de diferentes listas fueron consignados sus nombres y puestos, las cuales llegaron a manos de Obregón, del secretario de Industria, Comercio y Trabajo y del Jefe del Departamento del Trabajo. En la última lista enviada en mayo de 1923, en la División México-Querétaro quedaban en calidad de rebajados 18 conductores, 5 maquinistas, 26 garroteros y 3 fogoneros, mientras que en la División Hidalgo, tan sólo un maquinista permanecía en esa calidad. La lista finalizaba señalando que las cifras eran provisionales, dado que en las divisiones la reducción de maquinistas estaba pendiente.³¹³

³¹⁰ Informe que rinde N. Procel, Ayudante del Director de FNM, al general Álvaro Obregón, México, 19 de mayo de 1921, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 32, exp. 104-F1-L-1, f. 24.

³¹¹ Carta de Miguel Colunga (conductor); Jesús M. Bejarano (conductor) y Jesús M. Hart (conductor) para Miguel Alessio Robles, México, D.F., 16 de octubre de 1922, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 281, exp. 809-M-221, s/f.

³¹² *Ibid.*

³¹³ Carta del Secretario C. Permanente y el Presidente de la Comisión Permanente de la 8ª Convención de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros para el Sr. Gral. Don Álvaro Obregón,



Entre 1922 y 1923, los ferrocarrileros demandaron su reingreso a los ferrocarriles. Argumentaron que atravesaban por “críticas circunstancias” debido al largo tiempo que no habían percibido sueldo alguno. Pero, sobre todo, la petición estuvo motivada por la necesidad de tener medios para subsistir tanto ellos como sus familias. Por esta razón, nuevamente apelaron a la mediación de Obregón: “obligados por la apremiante situación en que nos encontramos cada uno de nosotros é (sic) inútil sería referir a Ud. uno á (sic) uno nuestros sacrificios y los casos de miseria extrema en que nuestras familias se han sumido”.³¹⁴

La historiadora argentina Silvana Alejandra Palermo señala que un aspecto poco investigado en la historia del movimiento obrero latinoamericano es la diferencia sexual implícita en las demandas de los trabajadores, mediante la cual es posible conocer una determinada manera de cifrar la masculinidad.³¹⁵ En el caso de la industria ferrocarrilera, predominantemente masculina, las demandas —sin distinción entre gremios u organizaciones— salariales, de mejora material de los centros de trabajo o, como en este caso, la obtención de un empleo o la permanencia en el mismo estuvieron sustentadas en tener un medio para proveer de lo necesario a sus familias.

Dichas nociones, de acuerdo con Palermo, contribuyeron a las ideas de una “hombría de bien” o “la dignidad del varón responsable”: “los pedidos de los trabajadores sobre el derecho a la estabilidad en el empleo y al aumento en la paga partían del presupuesto de que correspondía al varón la responsabilidad del bienestar económico del hogar y el ejercicio de una virilidad responsable, fundamentalmente en su condición de padre de familia y/o de hijo solícito”.³¹⁶ Así lo manifestaron Ignacio L. Téllez y Juan Quiroz, conductores reducidos de la División México-Querétaro, quienes solicitaron a Lauro Huerta, presidente de la Comisión Permanente de la 8ª Convención de la UCMGF, intervenir ante el presidente para conseguir un préstamo y comprar algunas máquinas de coser Singer y

México, 24 de mayo de 1923, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 281, exp. 809-M-221, s/f. El personal rebajado agremiado a la Unión en todas las Divisiones era: 123 conductores, 29 maquinistas, 188 garroteros y 20 fogoneros.

³¹⁴ Audiencia entre Jesús M. Hart (Conductor); Jesús M. Bejarano (Conductor); Pedro R. Martínez (Conductor); Eduardo Chavero (Conductor); Miguel Celaya (Conductor) y Cipriano García Romero (Maquinista) con el presidente Álvaro Obregón, México 7 de octubre de 1922, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 281, exp. 809-M-221, s/f.

³¹⁵ Palermo, “El derecho a mantener el hogar”, 2016.

³¹⁶ *Ibid.*, p. 83



así “trabajar y obtener honradamente lo suficiente para el sustento nuestro y de nuestra familia”.³¹⁷ La suma solicitada ascendía a \$4 500.00 pesos, los cuales serían distribuidos para dar el enganche de 10 máquinas de coser Singer, pagar la renta de un local, comprar telas y pagar los primeros sueldos.

En el mismo sentido, los maquinistas José C. Ortiz e Hilario de León enfatizaron que a pesar de sus deplorables condiciones habían mantenido su lealtad al gobierno obregonista, “dando una muestra indiscutible de civismo, disciplina y ecuanimidad absoluta”; por ello, argumentaban que como ferrocarrileros

no pueden, ni deben de quedar desamparados, arrojados a la calle, destruido, no digamos ya su porvenir, sino hasta las posibilidades de subsistencia ya que habiendo sido durante muchos años ferrocarrileros, que es una carrera como otra cualquiera, no conocemos otro medio de acción o forma de trabajo. Tal cosa indudablemente sería injusta, inhumana y absurda siquiera lo sea porque nosotros no podemos tener la culpa del fracaso financiero de los ferrocarriles.³¹⁸

Demostrando con ello una defensa del trabajo ferroviario y lo que para ellos representaba laborar en los ferrocarriles.

Otras peticiones fueron comunes ante la incapacidad de FNM y del gobierno federal por ofrecer una solución al desempleo de cientos de ferrocarrileros. Incluso, en algunas de estas peticiones se percibe la zozobra y el sentimiento de derrota ante las consecuencias de la huelga. En este sentido, de nueva cuenta los maquinistas Ortiz y de León, comisionados de la UCMGF, enfatizaron que su demanda no estaba orientada por proyectos utópicos, no exigían dinero, ni dádivas, ni remuneración alguna, mucho menos demandaban su reinstalación. Por el contrario, solicitaron un crédito que destinarían a la compra de coches para establecer dos o tres líneas de camiones; por ello, exigieron que les fuera otorgada la explotación de tales rutas en exclusividad, las cuales conectarían el centro de la ciudad de México con algunas de las poblaciones foráneas. Orgullosos de ser ferrocarrileros, en su comunicación resaltaron tener experiencia en “toda clase de tráfico”, con ello garantizaban ofrecer un buen servicio dado que el trabajo ferrocarrilero “tendría que ser hipóbole bueno, eficiente y seguro”.³¹⁹

³¹⁷ Carta de Ignacio L. Téllez y Juan Quiroz para Lauro Huerta, México, 4 de octubre de 1923, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F-14, f. 55.

³¹⁸ Carta de José C. Ortiz (maquinista) e Hilario de León (Maquinista) para el presidente Sr. Gral. D. Álvaro Obregón, México 7 de octubre de 1922, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 281, exp. 809-M-221, s/f.

³¹⁹ *Ibid.*



Ya fuese de manera individual o a través de los representantes de las organizaciones gremiales, los ferrocarrileros buscaron que los testimonios sobre su condición y sus nuevas exigencias llegaran a ojos y oídos de las autoridades. De tal forma, el presidente de la UCMGF, Lauro Huerta, emprendió una gira por las distintas divisiones para conocer la realidad de la crisis de trabajo de conductores, maquinistas y fogoneros. En la ciudad de México, los ferrocarrileros solicitaron ayuda para hacerse de otros medios de subsistencia y paliar la precariedad en que vivían como ferrocarrileros reducidos: camiones de pasajeros, vacas, créditos para establecer un negocio, concesiones de restaurantes y hoteles propiedad de FNM o predios para establecer colonias agrícolas, fueron sólo algunas de las peticiones hechas por los ferrocarrileros.³²⁰

De acuerdo con lo anterior, el ramo textil y del vestido fue uno de los más socorridos para obtener algunos ingresos económicos, desde solicitar créditos para máquinas Singer hasta recursos para adquirir una máquina Nouffnamuan para el planchado de ropa dado que “no saco de extra ni para las necesidades más imperiosas de la vida”, según declaró otro ferrocarrilero.³²¹ Por su parte, los conductores G. Villegas, Benjamín R. Hernández y E. Herrán —víctimas de la falta de trabajo— declararon ser expertos en la producción de calzado, razón por la cual deseaban abrir un pequeño taller.³²² A pesar de la revisión de fuentes, no es posible afirmar que las familias ferrocarrileras estuvieran involucradas en estos nuevos negocios; sin embargo, dadas las dimensiones y las actividades productivas es muy factible apuntar en esa dirección.

El exceso de personal también afectó a quienes habían sido repatriados de Estados Unidos. Ejemplo de ello es el caso del señor Fernando E. Larenas, quien emigró a México con el fin de trabajar en FNM a partir de la invitación hecha por su amigo Francisco Pérez. No obstante, al presentarse ante sus jefes, con quienes ya había laborado, estos confirmaron que ante el fin de la huelga, y sus posteriores arreglos, no había trabajo. Por

³²⁰ Carta de Lauro Huerta para el General Álvaro Obregón, México, D.F., 16 de octubre de 1923, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F-14, ff. 48-50.

³²¹ Carta de Ignacio L. Téllez y Juan Quiroz para Lauro Huerta, México, 4 de octubre de 1923, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F-14, f. 56.

³²² *Ibid.*, f. 52.

esta razón, Larenas quedó en el desamparo total, ya que al venir a México había renunciado a su puesto en Estados Unidos sin posibilidad de integrarse nuevamente.³²³

Por su parte, el ferrocarrilero Damaso López definió como “circunstancias lamentables” el momento que atravesaba después de la huelga. Como última alternativa para solucionar su situación, preguntaba desesperadamente al presidente a dónde debía dirigirse para que los ferrocarrileros rebajados obtuvieran ayuda.³²⁴ Por ello, en algunas ocasiones los representantes de los trabajadores del riel exigieron el restablecimiento del “depósito de Trenistas sin trabajo”, institución fundada por el propio Obregón, que funcionó entre marzo de 1916 y mayo de 1917.³²⁵

Aunque las referencias sobre el depósito o asilo para ferrocarrileros pobres son escasas, sabemos, que pervivió en la memoria de los trabajadores años después y, ante una nueva crisis, permite comprender su función como mecanismo de subsistencia y como herramienta de contención del movimiento obrero ante la radicalización ideológica. La trascendencia del depósito para ferrocarrileros pobres fue tal que, como cité al inicio del capítulo anterior, en 1933, ferrocarrileros como Julio Ramírez aún consideraban esa iniciativa como una alternativa para paliar su condición de abandono y pobreza.³²⁶

Los años previos a la década de 1920, son clave para comprender el desarrollo del movimiento obrero en la ciudad de México. De acuerdo con Ariel Rodríguez Kuri, estos años pueden ser definidos como uno de los momentos más dramáticos en la historia de la ciudad de México, cuando los habitantes de la capital tuvieron que enfrentar la escasez de alimentos y, en consecuencia, el hambre de “una magnitud todavía no esclarecida”.³²⁷ Ante el desabasto de alimentos y otras mercancías, la población tuvo que adaptarse al racionamiento, a hacer largas filas en los comercios o a buscar alimentos frescos. Al final, esta situación “definió nuevas estrategias de vida, aprendió los

³²³ Carta de Fernando E. Larenas para Álvaro Obregón, México, D.F., 22 de abril de 1921, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 113, exp 242-f1-l-4, s/f.

³²⁴ Telegrama de Damaso López para Álvaro Obregón, México, D.F., 17 de febrero de 1923, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 113, exp. 242-F1-L-4, s/f.

³²⁵ Ávila, *Álvaro Obregón*, 2023.

³²⁶ Carta de Julio Ramírez al presidente Abelardo Rodríguez, Ciudad de México, 7 de diciembre de 1933, en AGN, Presidentes-Abelardo L. Rodríguez, Caja 202, exp. 561.7/11, s/f.

³²⁷ Rodríguez, *Historia del desasosiego*, 2010, p. 141.



vocabularios de la Revolución y se preparó para administrar su futuro en las nuevas condiciones”.³²⁸

Aunado a lo anterior, la desarticulación de los Batallones Rojos, en febrero de 1916, representó la desmovilización de entre 5 y 7 mil trabajadores, número que se tradujo en mayor presión sobre el aprovisionamiento de alimentos y los servicios en la ciudad. En esas circunstancias tuvo lugar la huelga general de 1916, hecho protagonizado por la Casa del Obrero Mundial, cuyos dirigentes organizaron a los trabajadores y los artesanos de la capital, y de otros estados de la República, desde 1912, convirtiéndose en “el centro de la participación obrera organizada durante la Revolución mexicana”.³²⁹ La huelga general fue la respuesta de los trabajadores a la situación social prevaleciente en la capital, la cual terminó con la aprehensión de sus líderes y la represión en contra de sus simpatizantes. No obstante, marcó un hito y se transformó en una experiencia invaluable para el movimiento obrero.³³⁰

A pesar del triunfo del bando sonoreño, la situación poco había cambiado para los años veinte. Las demandas en torno a las condiciones de vida, tales como mejora en las viviendas y los servicios urbanos prevalecieron;³³¹ con base en ellas fue constituyéndose una comunidad de clase. Es decir, la formación de núcleos poblacionales diferenciados tanto espacial como culturalmente en la urbe, habitados por determinados actores que compartían redes y espacios de sociabilidad, tales como vivienda, lugares de esparcimiento, mercados y barrios.³³² A pesar de su pertenencia a estas comunidades y de compartir experiencias comunes —como el desempleo, el hambre, la inmoderada inflación—, no encontré constancia de la participación de los ferrocarrileros de la ciudad de México, como grupo de trabajadores organizados, en estas disputas, queda la posibilidad de que hayan participado fuera de sus organizaciones.³³³ En este sentido, es factible

³²⁸ *Ibid.*, p. 172.

³²⁹ Ribera Carbó, *La Casa del Obrero Mundial*, 2023, p. 360.

³³⁰ *Ibid.*

³³¹ Lear, *Workers, Neighbors, and Citizens*, 2001.

³³² *Ibid.*, También véase: Aréchiga, “Lucha de clases en la ciudad”, 2013; Barbosa, *El trabajo en las calles: subsistencia*, 2008.

³³³ Destacan dos hechos particulares: la huelga por el agua en 1921 y la huelga de inquilinos de 1922, ambos movimientos suscitados en colonias en donde habitaron ferrocarrileros, pero donde no hay alusión a su participación.

considerar que la experiencia organizativa del gremio ferrocarrilero condicionó la movilización de sus trabajadores.

Un año después de la huelga, en la ciudad de México, la situación laboral de cientos de ferrocarrileros era irregular, un sector de ellos permanecía en la incertidumbre y la precariedad económica, estas circunstancias llevaron a que muchos de ellos buscaran otros medios para subsistir. Las medidas adoptadas por las autoridades del ferrocarril para regularizar la fuerza de trabajo fueron lesivas a cualquier legislación laboral interna del sector ferroviario y también de los derechos asentados en la Constitución de 1917. Mediante la Circular 173, los ferrocarrileros huelguistas que quisieran retornar al servicio debían aceptar como fecha de ingreso el 19 de marzo de 1921,³³⁴ lo cual significaba comenzar una nueva trayectoria laboral, lesionando la esperanza de una pensión al momento del retiro.

Para 1923, ante los pocos avances en el descenso de conflictos entre la CSFRM y la UCMGF, Álvaro Obregón intervino para solucionar este problema. Para el mandatario los ferrocarrileros con condiciones e intereses similares “deberían de constituir una sola unidad cuyo esfuerzo armónico traería como consecuencia un mayor bienestar al hogar y al espíritu de cada uno de sus componentes”.³³⁵ Durante los años veinte, la unificación del movimiento obrero a través de grandes confederaciones fue un tema de discusión entre los trabajadores organizados. Después del cierre de la Casa del Obrero Mundial, la formación de organizaciones obreras como la CROM (1918) y la Confederación General de Trabajadores (CGT, 1921) tuvo como propósito aglutinar el mayor número de sindicatos con la intención de tener mayor poder de negociación. En este sentido, la experiencia de lucha por el reconocimiento de la CSFRM estuvo inserta en esa búsqueda de unificación de los trabajadores del transporte ferroviario. Proceso que el historiador Barry Carr denominó un “oportunismo creativo”,³³⁶ ante la debilidad numérica del sector obrero, pero con una incidencia significativa en procesos cotidianos como el transporte.

³³⁴ Circular 173, México, 18 de febrero de 1922, en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F1-E, ff. 27-28.

³³⁵ Carta del Presidente de la República para Ernesto Ocaranza Llano, Director general de los Ferrocarriles Nacionales de México, Palacio Nacional, 12 de enero de 1923, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F1-E, ff. 48-50.

³³⁶ Carr, *El movimiento obrero y la política*, 1976.



Ante esa situación, Obregón hizo un llamado a las organizaciones gremiales en pugna:

con el fin de que los sentimientos de confraternidad y de armonía que desgraciadamente han estado tan hostilizados, encuentren un campo más propicio y más fecundo para vigorizarse y producir los frutos bienhechores de tan altos sentimientos en provecho de todos y cada uno de los abnegados trabajadores del sistema ferroviario de la República que constituirán, a no dudarlo, la organización más fuerte de nuestro país.³³⁷

Sin embargo, escribió, esta resolución dejó “latente en los espíritus de todos los que se sienten afectados por esta reforma, la impresión de que han sido desposeídos de los derechos legítimos que habían sido por ellos conquistados con el esfuerzo de muchos años”.³³⁸ Obregón manifestó que quienes tomaron partido por la huelga lo hicieron influenciados por sus dirigentes, quienes eran los verdaderos responsables de la situación por la que atravesaba el gremio ferrocarrilero, sin reconocer la conciencia sobre su situación que muchos de ellos expresaban a través de sus peticiones y demandas. Ante esto, a la manera de un padre benevolente, expresó:

he considerado que cualquiera que hubiera sido su responsabilidad en aquel penoso incidente, resultaría suficientemente reparada con el tiempo transcurrido en que han estado fuera del ejercicio de sus derechos, y considerando por último que cualquier sacrificio material que el establecimiento de los nuevos escalafones reportara para algunos de los miembros de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros con volver a los puestos que en el escalafón habían conquistado a base de antigüedad y competencia, resultaría ventajosamente compensados si con ese sacrificio se desvanece el origen de las continuas fricciones.³³⁹

La decisión salomónica de Obregón contempló que los ferrocarrileros de la CSFRM habían pagado por sus acciones durante la huelga, mientras que degradar a los agremiados de la Unión —a pesar de su colaboración en mantener el servicio de transporte— era un precio justo si eso terminaba con los conflictos generados por la huelga de 1921. Así, ordenó al director general de FNM, Ernesto Ocaranza la elaboración de nuevos escalafones, los cuales debían de contemplar el orden previo a 1921. La única excepción eran los maquinistas y los fogoneros contratados durante la huelga, quienes permanecerían un año en sus puestos antes de ser degradados.

³³⁷ Carta del Presidente de la República para Ernesto Ocaranza Llano, Director general de los Ferrocarriles Nacionales de México, Palacio Nacional, México, D.F., 12 de enero de 1923, en AGN, Presidentes, Obregón-Calles, Caja 31, exp. 104-F1-E, ff. 48-50.

³³⁸ *Ibid.*

³³⁹ *Ibid.*

Por lo tanto, la CSFRM obtuvo una victoria al lograr el reconocimiento como organización legítima para representar los intereses de un nutrido grupo de organizaciones gremiales ferrocarrileras y de sus agremiados. Además, mantuvieron una postura autónoma con respecto a las empresas ferroviarias y a las autoridades estatales. Por su parte, la colaboración de los ferrocarrileros de la UCMGF acarrió la hostilidad y violencia por parte de sus compañeros que respaldaron la huelga. Sin embargo, los costos sociales y económicos para estos rieleros fueron mayores, como expuse a lo largo del capítulo.

El informe de Procel retrató la pésima situación económica de FNM. Para mantener el servicio en los talleres durante la huelga fue necesario contratar mecánicos y paileros, en su mayoría procedentes del Ferrocarril Sud-Pacífico y de Estados Unidos, destinándose \$300,000.00 pesos. Para el pago de salarios caídos —a razón de 12 días para el personal en huelga y de 5 días más para todos los ferrocarrileros que no habían regresado al servicio hasta el 25 de abril—, fue destinada una partida de \$600,000.00 pesos.

3.4 EPILOGO DE UNA DÉCADA: LA HUELGA DE 1926-1927

Durante los años veinte, la organización de los trabajadores fue complejizándose tanto en su estructura como en sus sustentos ideológicos. La conformación de la CROM y la CGT mostró el interés de los trabajadores y de los líderes obreros en superar el carácter local y de gremio de la mayoría de las agrupaciones obreras. Al mismo tiempo, la lucha de clases, en mayor o menor medida, permeó en las ideas y el discurso de gran número de organizaciones. Como afirma Carr, la desventaja numérica de los trabajadores hizo necesario plantear su agrupación para actuar como un frente único contra las presiones de empresarios, comerciantes y autoridades. En el caso del movimiento obrero ferrocarrilero, la organización de confederaciones no estuvo exenta de confrontaciones, como demostró el caso de la CSFRM en 1921. Estos ejemplos muestran las vicisitudes en el tránsito de la concepción gremial hacia la conciencia de una sociedad de clases.

Sobre ese proceso el líder ferrocarrilero Elías Barrios señaló que, entre 1921 y 1926, la composición de las agrupaciones gremiales sufrió importantes transformaciones. A partir de 1921, el gobierno y las empresas ferroviarias buscaron incidir en la organización y movilización de los ferrocarrileros, mediante agrupaciones afines a sus

intereses.³⁴⁰ En los cinco años que mediaron entre una huelga y otra, los conflictos inter-gremiales continuaron y, en varios casos, terminaron en rupturas y escisiones, las cuales dieron vida a nuevas agrupaciones, la mayor parte de ellas acaparadas por la Confederación Regional Obrera Mexicana, el principal organismo de organización y representación del movimiento obrero a nivel nacional durante la década de 1920.

En 1926, una de las razones del conflicto en contra de la CROM fue la intención de sus líderes de cooptar bajo su égida al personal ferrocarrilero. Una situación no bien vista por los rieleros independientes y autoproclamados libres. Los métodos para lograr ese objetivo fueron variados, entre ellos la imposición de líderes afines en los puestos importantes dentro de la administración de las empresas o compañías, a pesar de las quejas que pudieran surgir entre el personal. El “caso Nava” es un buen ejemplo de esta situación. Este suceso sería el origen de los conflictos de 1926.

En junio de aquel año, con intervención de la CROM, la dirección de FNM nombró a Carlos Nava como Supervisor de la División del Sureste. El personal de la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía-Confederada —como mostré en el CAPÍTULO II el Departamento con el mayor número de trabajadores y con peores condiciones de trabajo entre los ferrocarrileros—, protestó por lo que interpretaron como una falta de méritos del recién nombrado Nava, quien además había estado separado de la empresa por presuntas irregularidades en su manejo durante su gestión. Esta situación puso sobre la mesa, una vez más, el uso faccioso de los puestos de trabajo para el pago de favores.

A pesar de las quejas de la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía sus reclamos no trascendieron y no obtuvieron una respuesta favorable a sus demandas. Ante esta situación, Prisciliano González, representante del personal de vía, buscó el apoyo y la intervención de la CSFRM, la cual se declaró en sesión permanente y convocó a los representantes de las sociedades gremiales para discutir los pormenores del caso.

De acuerdo con Barrios, en la sesión que trataría el caso Nava, la participación del señor Prisciliano giró en los siguientes términos: “Compañeros: en toda esta lista no está

³⁴⁰ Barrios, *El escuadrón de hierro*, 1978. Por ejemplo, en el Departamento de Vía existieron dos agrupaciones que disputaron la representación de los trabajadores: la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía (CROM) y la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía-Confederada, esta última agrupaba a más de tres cuartas partes del personal que, como he mostrado, era el más numeroso dentro de las empresas ferroviarias.

el asunto que a mi Sociedad le interesa en estos momentos más que nada, el caso Nava ¿Qué vamos a permitir que esa CROM, que ese panzón de Morones nos ponga un pie en el pescuezo y nos imponga a un individuo en un puesto que no le pertenece? entonces ¿para qué estamos unidos en esta Confederación?”.³⁴¹ Aunque en dicha reunión fueron vertidos todo tipo de discursos en contra del capital, del gobierno y de la CROM, las resoluciones no demostraron la radicalidad de los insultos proferidos a las autoridades: una entrevista con el presidente Plutarco Elías Calles y su entonces secretario de Industria, Comercio y Trabajo, Luis N. Morones. Al final, las reuniones pactadas no tuvieron incidencia alguna, Nava continuó en su puesto y la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía renunció a sus alegatos. Este hecho dejó al descubierto las contradicciones cada vez más agudas entre la base de agremiados y sus representantes.

A la par de los conflictos que originaron la huelga, fue planteada la necesidad de reformar la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana. Ambas situaciones tuvieron lugar en el Tercer Congreso Ferrocarrilero, inaugurado el 1 de noviembre de 1926, cuya sede fue el edificio de la CSFRM, ubicado en la calle de los Héroes No. 50, convocado por la Unión de Carpinteros y Similares.³⁴² En 1921, la CSFRM tuvo un papel protagónico; pero, en los años posteriores, sus dirigentes habían caído en la pasividad; por lo cual, sociedades gremiales como la de carpinteros, oficinistas, mecánicos, entre otras, demandaron revisar las bases del pacto confederal.

El proyecto constitutivo de la nueva confederación contempló que estaría estructurada a partir de Federaciones: la Federación de Trabajadores de Fuerza Motriz, Maquinaria y Similares; la Federación de Trabajadores de Trenes y Comunicaciones y la Federación de Empleados de Oficina y Similares. La nueva organización llevaría por nombre Confederación de Transportes y Comunicaciones (CTC) y comenzaría a operar el 1 de enero de 1927.³⁴³

Aunado a lo anterior, poco antes de finalizar el Tercer Congreso Ferrocarrilero, a mitad del mes de noviembre de 1926, la Unión Mexicana de Mecánicos (UMM) votó para renovar su dirigencia y, también, puso sobre la mesa algunos de los problemas que como gremio arrastraban. En primer lugar, la escisión de algunos de sus elementos y su

³⁴¹ Barrios, *El escuadrón de hierro*, 1978, p. 41.

³⁴² Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

³⁴³ Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017; Barrios, *El escuadrón de hierro*, 1978.



adhesión a la CROM; segundo, los maltratos sufridos por parte de algunos maestros mecánicos y, por último, la violación al contrato de trabajo por la remoción y el ascenso de trabajadores que no contaban con los requisitos mínimos. Hechos que, como he señalado, fueron persistentes dentro del mundo del trabajo ferroviario y que, particularmente, estuvieron presentes en los talleres del sistema y que los ferrocarrileros de la UMM no estaban dispuestos a seguir tolerando.

Meses antes de presentar tales quejas formalmente, en septiembre de 1926, Francisco Moreno, presidente del comité general de la UMM, comunicó al gerente general del Ferrocarril Interoceánico, Manuel Muñoz, las quejas que algunos operarios de los talleres de San Lázaro tenían en contra del maestro mecánico Alfredo Flores. Moreno pidió a la empresa llevar a cabo las investigaciones pertinentes para deslindar responsabilidades y aplicar las sanciones correspondientes, “con el objeto de evitarnos futuras dificultades que podrían ocasionarnos graves perjuicios”.³⁴⁴

Además, el líder obrero exigió una solución en un plazo no mayor a veinticuatro horas; lo cual provocó que en su respuesta Muñoz utilizara un tono de advertencia por la forma de dirigirse del líder obrero, la cual calificó de “actitud impropia”: “[...] Dada la buena voluntad con que siempre he atendido los asuntos de la Unión, que usted dignamente preside”.³⁴⁵ Lamentablemente, este expediente termina abruptamente y no conocemos la conclusión de este caso en los talleres de San Lázaro. No obstante, a partir de otros casos en los talleres del sistema ferroviario, todo apunta a que los abusos de los maestros mecánicos eran recurrentes.

De acuerdo con lo expuesto en el análisis sobre el mundo del trabajo, las especialidades en los talleres, particularmente los mecánicos, eran de los grupos de trabajadores con un mayor grado de jerarquización y de respeto por el escalafón dentro de la industria ferroviaria. En donde la experiencia y los procesos de trabajo determinaban el grado de cada uno de los mecánicos; por ello, el respeto hacia los maestros, quienes tenían gran peso profesional y político. Sin embargo, al ser un grupo de trabajadores altamente calificados había un dejo de orgullo por el oficio, lo que generaba tensiones por la forma de

³⁴⁴ Carta de Francisco Moreno para el Sr. Manuel Muñoz, México, 22 de septiembre de 1926, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 1008, exp. 12, s/f.

³⁴⁵ Carta de Manuel Muñoz para el Sr. Francisco Moreno, México, 27 de septiembre de 1926, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 1008, exp. 12, s/f.

conducirse hacia los operarios. Así que no era común pasar por alto las ofensas, los malos tratos o los abusos de confianza y, menos aún, de un superior. Incluso, el Reglamento Almaraz sancionaba los malos tratos con el despido, aunque no siempre fue puesto en práctica.

Como mencioné anteriormente, en 1921, los ferrocarrileros denunciaron el uso faccioso de los puestos directivos como moneda de cambio por favores militares y políticos recibidos durante la revolución. Para mediados de la década de 1920, la consolidación de la CROM como la agrupación obrera más importante de México —con vínculos sólidos con el gobierno de Calles—, estuvo acompañada de confrontaciones con las organizaciones de trabajadores independientes, las sociedades gremiales ferrocarrileras fueron un claro ejemplo. Para comprender las disputas por el control de los elementos ferrocarrileros es necesario considerar algunos procesos que tuvieron lugar en el movimiento obrero ferrocarrilero a partir de 1925.

Desde el gobierno de Obregón, la CROM forjó una alianza cada vez más sólida con el gobierno federal. Mediante la movilización de los contingentes de trabajadores que controlaba, la agrupación obrera contribuyó a legitimar y apoyar electoralmente las iniciativas de los primeros gobiernos posrevolucionarios. No sólo eso, la búsqueda de consensos en el movimiento obrero contempló tanto los medios institucionales como también estrategias fuera de ellos como el uso de elementos de choque, de pistoleros y esquirols para mermar la incidencia de los obreros de agrupaciones contrarias. Barry Carr afirma que el pacto entre la CROM y el grupo sonorense le valió “el derecho exclusivo de representar al movimiento obrero”,³⁴⁶ al ser la organización con autoridad legal para tratar directamente con la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo los asuntos relacionados con el sindicalismo mexicano. En consecuencia, durante los años veinte, la CROM tuvo un rol importante en la concentración del poder y en la construcción de la política obrera, la cual condicionó la estructura administrativa de atención de la cuestión social posrevolucionaria y, también, de los mecanismos informales, generalmente violentos.³⁴⁷

El gobierno de Calles mantuvo excelentes relaciones con la CROM y su líder Luis N. Morones —quien recibía los peores insultos por parte de los agremiados de la

³⁴⁶ Carr, *El movimiento obrero*, 1976, p. 114.

³⁴⁷ Middlebrook, “State-Labor Relations in Mexico”, 1991.



Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía-Confederada—, nombrado secretario de Industria, Comercio y Trabajo durante la administración callista, al igual que otros de sus lugartenientes, como Reynaldo Cervantes Torres, jefe del Departamento del Trabajo; Celestino Gasca, jefe del Departamento de Establecimientos Fabriles y Militares o Samuel Yúdico, diputado federal, ligado al sector ferrocarrilero después de ser nombrado secretario general de la Federación Nacional Ferrocarrilera, agrupación opositora a la CSFRM; es decir, al sector de ferrocarrileros con cierto grado de independencia en relación con el gobierno.³⁴⁸

En 1925, por iniciativa de la CROM, fue fundada la Federación Nacional Ferrocarrilera. Samuel Yúdico fue el responsable de esta organización, cuyo objetivo era “quitarle miembros a la poderosa Confederación Nacional de Sociedades Ferrocarrileras”;³⁴⁹ los sectores disidentes de las organizaciones gremiales tradicionales —como la Unión Mexicana de Mecánicos— fueron los primeros en adherirse a esta nueva Federación. Las confrontaciones entre los ferrocarrileros que componían la base de las organizaciones y sus representantes parecen haberse agravado a partir de 1925, cuando comenzó a implementarse un proceso de reorganización de la fuerza de trabajo, tanto las consecuencias de la huelga de 1921 como la implementación del Reglamento Almaraz son ejemplos de esta reorganización.

Por lo tanto, durante la primera mitad de la década de 1920, convergieron tres procesos que condicionaron las experiencias laborales y organizativas de la fuerza de trabajo ferroviaria: un programa de reorganización laboral; la reducción del número de trabajadores a partir de la huelga de 1921 y la paulatina intervención de la CROM. Dichos procesos fueron motivados por las condiciones sociales y económicas prevalecientes durante este periodo de reconstrucción, con la intención de erradicar a trabajadores y líderes ferrocarrileros incómodos, reemplazándolos por elementos afines a la política obrera gubernamental y de la empresa. Según Elías Barrios: “[...] El propósito era verificar una rebaja considerable de gente y de salarios y para ello se habían primeramente federalizado las líneas y en seguida entregado a la Compañía llamada propietaria. Con tal fin Morones había arrancado el acuerdo de destruir las organizaciones ferrocarrileras y

³⁴⁸ Carr, *El movimiento obrero*, 1976; Cedillo, “La diplomacia obrera”, 2022.

³⁴⁹ Carr, *El movimiento obrero*, 1976, p. 168.



sustituirlas por grupos cromianos sumisos”.³⁵⁰ Bajo estas consideraciones, la advertencia hecha por el personal de vía, en voz de su representante Prisciliano González, toma mayor trascendencia ante los embates de la CROM.

Dicho lo anterior, tanto en FNM como en el Ferrocarril Mexicano había una situación delicada con el personal de talleres. En primer lugar, en las Líneas Nacionales, en la División de Cárdenas, hubo una escisión de algunos mecánicos que estuvieron agremiados a la UMM y decidieron integrarse a la CROM, “[...] Este grupo disidente fue aprovechado por Morones y su pandilla, para minar a la veterana y gloriosa Unión Mexicana de Mecánicos”.³⁵¹ En segundo lugar, las autoridades ferroviarias consideraban que en los talleres había un exceso de personal, el cual no contaba con las aptitudes que demandaba el servicio.

En 1926, J. D. W. Holmes, gerente general del Ferrocarril Mexicano, declaró que en los talleres de la compañía laboraban en los talleres 1 611 trabajadores, de los cuales 476 eran mecánicos y el resto estaba distribuido en tareas de reparación de carros de tren y locomotoras. En el caso de los mecánicos, el gerente general consideraba que el 20% de ellos era hábil, mientras que el 80% “son individuos ignorantes de toda noción de mecánica, y aptos sólo para el uso de herramientas sencillas”. A pesar de representar apenas un tercio del personal de talleres, Holmes afirmó que “[era] el grupo más fuerte, es también el más inquieto y el que mayores dificultades crea a la empresa por medio de sus agitadores profesionales”, remarcando la combatividad entre los elementos mecánicos organizados, así como su posición estratégica.³⁵²

Holmes notificó a Calles la necesidad de reducir al personal de talleres en un 20%. Es decir, en total 120 mecánicos no eran necesarios, junto con otros 140 individuos “de diversidad de oficios”. Para ello sostuvo reuniones con los representantes de las organizaciones gremiales representantes de los mecánicos —“cuyos representantes han adoptado procedimientos arbitrarios para retardar la resolución”—, sin llegar a un arreglo, a pesar de ofrecerles una indemnización de tres meses de sueldo. Así, Holmes solicitó la intervención de Calles, para aplicar medidas similares a las impuestas por FNM, para así

³⁵⁰ Barrios, *El escuadrón de Hierro*, 1978, p. 60.

³⁵¹ *Ibid.*, p. 57.

³⁵² Memorial de J.D. W. Holmes para el Presidente de la República, Ciudad de México, 23 de junio [1926], en AGN, Presidentes Obregón-Calles, Caja 159, exp. 422-F-19, s/f. Corchetes míos.

“deshacerse de los obreros que no estén dispuestos a trabajar, conforme a las reglas citadas, admitiendo en su substitución a los trabajadores que estén dispuestos a hacerlo”.³⁵³

La reducción de personal y las protestas por la separación injustificada de siete mecánicos motivó la movilización de la Unión Mexicana de Mecánicos en contra de Mariano Cabrera. Igual que en 1921, el 22 de noviembre, la UMM dirigió un escrito en donde anunciaba el inicio de la huelga. Ante este hecho, Morones declaró tener la mejor disposición para solucionar el conflicto y evitarla; no obstante, ratificó la decisión tomada sobre la separación de los mecánicos. Ante esta nueva decisión, la UMM impugnó el fallo y declaró el 5 de diciembre de 1926, como el día que estallaría la huelga, “una de las fechas de mayor importancia para los trabajadores del riel en su lucha por las reivindicaciones de clase”.³⁵⁴

El llamado a la huelga de los mecánicos no fue secundado por la nueva Confederación de Transportes y Comunicaciones. El mismo día que inició la huelga, Camilo Pani, jefe de Personal de FNM, ordenó a todos los Superintendentes de División sustituir a los mecánicos en huelga por elementos cromistas; además, los funcionarios podían solicitar el apoyo de las tropas federales para el resguardo de las instalaciones y de los ferrocarrileros de la CROM.³⁵⁵ Esta emitió la Circular número 1, donde denunciaba una supuesta infiltración de “elementos comunistas y extranjeros radicales” en el movimiento obrero ferrocarrilero. Por ello, recomendó a sus federaciones locales y organizaciones prestar ayuda a las agrupaciones ferrocarrileras cromistas, “para contrarrestar el movimiento huelguista de la Unión de Mecánicos”. Ante esta situación, Rosendo Salazar comentó: “queda claro que la CROM actúa en el conflicto de rompeshuelgas, montando en México la escuela de la inmoralidad sindical. La clase patronal está de plácemes, pues nada tiene que hacer quien cuenta con esta clase de defensores”.³⁵⁶

³⁵³ *Ibid.*

³⁵⁴ Rodea, *Historia del movimiento obrero*, 1944, p. 473. De acuerdo con Rosendo Salazar, desde el 3 de diciembre de 1926, los mecánicos comenzaron a parar escalonadamente en los talleres del sistema. Desde ese día pararon en Cárdenas, San Luis Potosí y Aguascalientes; el día 8, la huelga se había extendido en la mayor parte del sistema.

³⁵⁵ Salazar, *Historia de las luchas proletarias*, 1938.

³⁵⁶ *Ibid.*, pp. 247-248.



Aunque desde el 5 de diciembre comenzaron los paros, en la ciudad de México los mecánicos de los talleres de Nonoalco, Buenavista y Peralvillo abandonaron sus puestos a las 8 de la mañana del 13 de diciembre; mientras que en las instalaciones de San Lázaro secundaron la huelga hasta el día 20. Rápidamente, elementos de la CROM ocuparon los puestos que los agremiados de la UMM dejaron vacantes, reafirmando el carácter de la ciudad de México como el centro de operaciones y de coordinación del movimiento huelguístico. A pesar de la determinación de la UMM de mantener la huelga, el no parar coordinadamente los talleres del sistema ferroviario, mostró una falta liderazgo. Ante esta situación, el pleno de la CTC llamó a la huelga a todas las organizaciones gremiales hasta el 5 de febrero de 1927.

Así, entre diciembre de 1926 y febrero de 1927, la ciudad de México presencié diferentes episodios que muestran la presión ejercida por los ferrocarrileros sobre sus representantes. De acuerdo con Barrios, el empuje del resto de los ferrocarrileros llevó a la CTC a secundar la huelga declarada por la UMM, las bases ferrocarrileras, sin el aval de sus líderes organizaron diferentes mítines en el patio de la sede la CTC, ubicada en la calle de Héroe número 50. Sobre este suceso, Barrios relata: “Era el mes de enero y el frío hacía tiritar a los que no llevaban saco, que eran muchos, pero los que se cargaban su cobertor raído y oliente a sudor, no asomaban más que los ojos y probablemente las orejas para escuchar lo que se hablaba”.³⁵⁷

En la primera semana de enero, el Consejo Divisional de la ciudad de México — encabezado por el ferrocarrilero Emilio Pujol— convocó a un mitin el mismo día en que se reuniría la plenaria de la CTC. De acuerdo con el testimonio de Elías Barrios, secretario de la CTC, los ánimos durante el mitin fueron exacerbados por los discursos pronunciados en contra de la pasividad de la dirección general de la organización. Tal era el hartazgo de los ferrocarrileros que subieron al salón de sesiones y confrontaron a su dirección: “Compañeros del Consejo Directivo, aquí está la gente que viene a pedirles una explicación del por qué se abandona a los compañeros mecánicos, a esos camaradas que se han anticipado a la acción que la Confederación hace mucho tiempo debería haber iniciado. ¿O es que ustedes no ven el peligro que nos amenaza a todos los trabajadores

³⁵⁷ Barrios, *El escuadrón de hierro*, 1978, p. 63.



ferrocarrileros?”.³⁵⁸ Con esta manifestación de descontento mostraron que las “bases” del movimiento obrero ferrocarrilero estaban dispuestas a ir a la huelga por sus compañeros, pero los líderes actuaron con cautela, a pesar de que eso implicó abandonar a su suerte a un grupo nutrido de ferrocarrileros estratégicos, como eran los mecánicos.

A pesar del ánimo de los ferrocarrileros manifestantes, fueron retirados del salón de sesiones de la CTC. Una semana después, el 13 de enero de 1927, una vez más los rieleros tomaron el edificio de la calle Héroes, su intención era organizar ahí un contingente para marchar por la ciudad. En la fachada del edificio habían colocado una manta en la cual podía leerse: “Exigimos la inmediata solución de la huelga de los mecánicos ferrocarrileros. Exigimos a la Confederación el inmediato respaldo a la misma”.³⁵⁹ A pesar de su ímpetu, la marcha no contaba con el permiso del gobierno de la ciudad, por lo cual, no podía salir del domicilio de la CTC. Por su parte, las autoridades capitalinas argumentaron que no habían solicitado permiso con tres días de anticipación como señalaba el reglamento. Por si fuera poco, los dirigentes de la CTC se deslindaron de la concentración.

Ante la advertencia del gobierno de la ciudad de México y a pesar del desconocimiento de su propia Confederación, los manifestantes sometieron la propuesta de realizar la manifestación por las calles de la capital al voto popular. Los trabajadores del riel, de manera unánime, decidieron marchar. La efusividad de los presentes alertó a las autoridades de la capital, quienes de inmediato enviaron un camión de bomberos y, al poco tiempo, a algunos elementos de policía, al frente de ambos grupos estuvo Juan N. Martínez, jefe del Departamento de Servicios Especiales de FNM, el cual funcionaba como policía interna en la empresa ferroviaria.

La represión fue inmediata. Los hechos provocados por los ferrocarrileros en las calles de la capital, así como la protección de las tropas federales a los esquirols de la CROM en los talleres de la ciudad, orilló a la dirigencia de la Confederación a posicionarse en favor de la huelga, a pesar de sus negativas iniciales. Dicha postura quedó resumida en un pliego petitorio de nueve puntos, en los cuales respaldaron las demandas de los mecánicos y exhortaba a los gobiernos generales de cada gremio a contribuir económicamente para sostener la huelga.

³⁵⁸ *Ibid.*, p. 71

³⁵⁹ *Ibid.*, p. 78.



A pesar de haber votado en favor de la huelga, cuando llegó el día pactado las fracturas en la CTC fueron fehacientes, ya que no todos los gremios secundaron la decisión de suspender los trabajos en sus respectivos departamentos. Sin embargo, hubo empeño para convencer al grueso de los ferrocarrileros de presionar a sus representantes para respaldar la postura de la Confederación. De igual forma que los mecánicos en los meses previos, los paros de labores fueron descoordinados en todas las divisiones del sistema ferroviario, a pesar de las visitas y el convencimiento de los delegados de la CTC. Uno de ellos fue Hernán Laborde, quien en ese momento comenzó a despuntar como líder ferrocarrilero, quien por su labor fue apresado y llevado a la cárcel militar de Santiago Tlatelolco, lugar del cual saldría libre días después.³⁶⁰

Ante la fragmentación en la CTC, la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo declaró ilegal la huelga. Sin embargo, como argumentó el gremio ferrocarrilero, la dependencia no tenía facultades para determinar la validez de una huelga. Debido a la falta de reglamentación del artículo 123 de la Constitución de 1917, lo común era que determinada institución local o federal avalara la validez de una huelga.³⁶¹ Sin embargo, los ferrocarrileros de la CTC apelaron la decisión y llevaron el caso hasta la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

De acuerdo con William Suárez-Potts, a partir de ese momento, el conflicto laboral se transformó en una disputa legal, que tuvo importantes consecuencias para el movimiento obrero y, en general, para los trabajadores del país,³⁶² a partir de este conflicto, —el 17 de septiembre de 1927— Plutarco Elías Calles instituyó las juntas federales de conciliación y arbitraje como los tribunales dedicados particularmente a la resolución de conflictos laborales. En relación con la huelga ferroviaria, durante los meses siguientes, el conflicto entró en un *impasse*, donde las condiciones impuestas en febrero de 1927 cambiaron poco, dado que la Suprema Corte de Justicia determinó que el titular de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo carecía de facultades para decidir sobre la legalidad de una huelga y cuya actuación violaba los derechos laborales de los ferrocarrileros de la CTC. Por lo tanto, el tema de la huelga ferrocarrilera fue turnado a la Junta

³⁶⁰ Rodea, *historia del movimiento obrero*, 1944.

³⁶¹ Suarez-Potts, "The Railroad Strike of 1927", 2011.

³⁶² *Ibid.*, p. 407



Federal de Conciliación y Arbitraje, este sería el primer caso con el cual el tribunal del trabajo comenzaría sus labores.

De acuerdo con Valencia, los ferrocarrileros tenían poca confianza en las resoluciones que pudiera tomar la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje sobre su caso. En gran medida, la desconfianza de los ferrocarrileros de la CTC estuvo basada en que Reynaldo Cervantes Torres —reconocido militante de la CROM y antiguo jefe del Departamento del Trabajo— presidía dicha Junta. El 3 de octubre de 1927, las Juntas dos y tres determinaron que la huelga era ilegal y los ferrocarrileros habían incurrido en abandono de trabajo; por lo cual, “era firme la substitución de empleados y trabajadores llevada a cabo por los Ferrocarriles Nacionales para llenar los vacíos dejados por los huelguistas”.³⁶³ En la víspera de nochebuena de 1927, las juntas dieron su fallo final: la CTC había violado el Reglamento de Trabajo en vigor y sus miembros habían abandonado el trabajo, en consecuencia, la huelga era ilegal. Por lo tanto, FNM obró con justicia al sustituir al personal huelguista, “y no tiene, por esta razón, ninguna responsabilidad”. La resolución del tribunal del trabajo dio por terminada la huelga de 1926-1927.

La decisión de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje fue respaldada por la Suprema Corte de Justicia en 1929, la cual reforzó el argumento de la sentencia del tribunal del trabajo: la huelga no contó con el respaldo de la mayoría de los elementos ferrocarrileros. En este sentido, FNM había actuado dentro de la ley al despedir y sustituir a los rieleros que “abandonaron” sus puestos de trabajo. De acuerdo con Suárez-Potts, el conflicto fue intenso y cruel, “costly for the national economy as well as for the government and unions. Approximately 20,000 rail workers lost their jobs as a result of the strike”.³⁶⁴ A pesar de que la huelga de 1926-1927 representó un paso importante en la construcción del sistema de instituciones referentes al trabajo, sus resultados fueron negativos, dado que sus demandas sobre condiciones de trabajo y salarios quedaron bajo una disputa legal en torno al reconocimiento de la huelga, teniendo en contra a las recién creadas juntas de conciliación y arbitraje.³⁶⁵

³⁶³ Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*, p. 489. Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

³⁶⁴ Suárez-Potts, “The Railroad Strike of 1927”, 2011, p. 406.

³⁶⁵ Recordemos que, para 1933, el ferrocarrilero Julio Ramírez seguía quejándose de que estas instituciones no prestaban atención a la resolución de los conflictos presentados por los rieleros.



Los acontecimientos de la década de 1920 ilustran cómo una cultura e identidad obrera, cuyos cimientos estuvieron íntimamente relacionados con el mundo del trabajo, fueron materializados en ideas, demandas y formas de organización. Así mismo, al haber sido los maquinistas y los mecánicos los protagonistas de tales acontecimientos muestran su papel clave no sólo en los procesos de trabajo, sino en la organización política de los trabajadores del riel. A pesar de los intentos de los ferrocarrileros por agruparse en una Confederación, ambos proyectos no terminaron por consolidarse, demostrando la pervivencia de una conciencia de gremio sobre la unificación en una organización representante de los intereses del personal ferrocarrilero. La huelga de 1926-1927 reflejó cuán frágil era esa opción, convirtiéndose en una clave de la derrota al final del año de 1927.

CONSIDERACIONES FINALES

Durante los años veinte, los artesanos y trabajadores industriales mantuvieron una rica y dinámica experiencia de organización política en la ciudad de México. Influenciados por diversas corrientes de pensamiento —entre ellas el anarquismo, el comunismo, el mutualismo, el anarcosindicalismo, entre otras— hicieron de las calles el escenario donde demostraron su descontento con sus empleadores y las autoridades capitalinas y federales, a la vez que dejaron constancia de sus aspiraciones como grupo. A través de un repertorio amplio de estrategias de movilización, los artesanos y trabajadores demostraron su capacidad de organización.

En particular, la historia sobre la organización de los ferrocarrileros mexicanos difiere del grueso de trabajadores en la capital del país. En primer lugar, la discriminación y falta de solidaridad de los ferrocarrileros extranjeros, sobre todo estadounidenses, motivaron un sentimiento nacionalista entre los rieleros mexicanos que, aunque numéricamente superiores, no ocupaban los puestos de mayor jerarquía, responsabilidad y remuneración. Esta situación motivó la formación de las primeras organizaciones gremiales, las cuales tuvieron como referente a las hermandades, o *brotherhoods*, de los ferrocarrileros estadounidenses, pero bajo el influjo de los símbolos y discursos nacionalistas, mismos que tomaron una mayor importancia durante la posrevolución.

Así, he buscado comprender la organización de los ferrocarrileros como una expresión de una identidad de trabajo particular. Es decir, como el resultado de una serie

de experiencias compartidas, mismas que condicionaron las ideas, estrategias y formas de organización de los trabajadores del riel. Para ello, he considerado tanto las ideas en que sustentarían sus demandas como las estrategias para lograr sus cometidos.

Los líderes ferrocarrileros de las organizaciones gremiales expresaron las preocupaciones de nutridos grupos de trabajadores. Durante los años veinte destacan el reconocimiento de sus estructuras de organización, el derecho a una fuente de trabajo para su sustento suyo y el de sus familias, así como su oposición a los esquiroles y organizaciones distintas a las reconocidas por la mayoría de los ferrocarrileros. Tales demandas apelaron a la idea de un trabajador eficiente, necesitado de trabajo para proveer y cubrir las necesidades de su hogar —demanda asociada a una idea particular de masculinidad— y de legitimidad por su participación durante la revolución.

Aunque la historiografía sobre el movimiento obrero ferrocarrilero ha considerado que la legitimidad y la fuerza de este grupo de trabajadores provino, en gran medida, de su participación en la revolución —los llamados “derechos de carabina”—, he mostrado que el repertorio de ideas y mecanismos de acción fue más variado. Si bien algunos ferrocarrileros fueron favorecidos con puestos de dirección o con favores políticos, no se ha demostrado cómo benefició al grueso de los ferrocarrileros.

Habría que considerar que, a pesar de las posturas en favor de la independencia organizativa, los ferrocarrileros, y en general los obreros, emprendieron estrategias de negociación con las autoridades emanadas de la revolución. Para ello constituyeron organizaciones para poder actuar de manera coordinada como un solo frente, aumentando su capacidad de presión y negociación, muestra de esto fue la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana y después de la Confederación de Transportes y Comunicaciones. Ambas organizaciones fueron una muestra de la intención de superar la concepción de gremio o especialidad, para actuar como un solo bloque coordinado bajo una dirección centralizada.

Además, para los ferrocarrileros la fundación de confederaciones fue un intento por superar la fragmentación laboral impuesta por la lógica del modo capitalista de producción; es decir, de la división del trabajo por especialidades, lo que había engendrado una conciencia de gremio, pero no de clase; aunque esto último estuvo presente en organizaciones como la CGT de postura anarcosindicalista. En el caso de los ferrocarrileros,

aunque representó un paso más hacia la unidad en un sindicato único, el predominio de conflictos intergremiales y su postura de negociación estuvo acompañada de resultados ambivalentes. Situación agravada por los enfrentamientos con organizaciones alineadas a la política obrera de los gobiernos posrevolucionarios y cuyos agremiados muchas veces fueron utilizados como esquirols para mantener el servicio de transporte ferroviario.



CAPÍTULO IV “NO, SEÑOR GENERAL CÁRDENAS; NO ES NUESTRO SINDICATO EL QUE DEBE ADMINISTRAR LOS FERROCARRILES”: NACIONALIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN OBRERA DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO (1937-1938)

En 1934, en una entrevista para *Ferronales* en la ciudad de México, el mayordomo del Departamento de Herrería de los talleres de Nonoalco, el señor Leopoldo Macías, recapituló su vida en la industria ferroviaria. Macías comenzó su carrera a finales del siglo XIX como ayudante de herrero. En medio de las disputas contra las *brotherhoods*, fue beneficiado por la mexicanización de la fuerza de trabajo durante los primeros años del siglo XX, ya que fue ascendido a Maestro Mecánico. Al igual que sus compañeros, contó que su vida corrió peligro en el desempeño de sus actividades cotidianas en el taller, por ejemplo, relató que sufrió el aplastamiento de una de sus extremidades al momento de enderezar varillas con el martinete del taller.

A pesar de lo peligroso del trabajo en los talleres, el entonces mayordomo mostró su fidelidad y compromiso con Ferrocarriles Nacionales de México, ya que, al final del cuestionario, expresó sus deseos para que la situación económica de FNM mejorara. De manera optimista señaló: “[...] Tengo fe en que vendrán tiempos mejores habiendo bonanza de fletes metalúrgicos, maderas, granos, etc.; con eso habrá también demanda de operarios a tal grado que no serían suficientes los nacionales y con esto acabaría el problema de los sin trabajo, que tanto nos preocupa”.³⁶⁶ La esperanza del señor Macías contrastaba con el adverso contexto nacional e internacional.

En México, la crisis económica mundial de 1929 había golpeado la balanza comercial, particularmente las exportaciones de plata y petróleo, hecho que mostró la dependencia con el mercado exterior, sobre todo la relación con Estados Unidos fue trastocada, dicho contexto llevó a plantear nuevos proyectos de modernización de la base industrial nacional para sustituir las mercancías que eran importadas del exterior. Aunado a lo anterior, en el panorama nacional, debido a causas naturales, ese mismo año hubo una crisis agrícola que provocó la necesidad de importar maíz y frijol, productos que constituían parte fundamental de la dieta de los mexicanos, especialmente de las masas populares y el sector obrero. Los signos de recuperación de la economía mexicana fueron

³⁶⁶ “Encuesta ‘Ferronales’: Leopoldo Macías, mayordomo del Departamento de Herrería de los Talleres de los Ferrocarriles en Nonoalco”, *Ferronales*, marzo de 1934. En esta entrevista vuelven a aparecer los temas de la pobreza y la falta de trabajo para los ferrocarrileros a inicios de los años treinta.

perceptibles entre 1933-1935.³⁶⁷ En esta coyuntura, las diferentes compañías ferroviarias vieron alterado su funcionamiento en cuanto al transporte de pasajeros, pero, sobre todo, de mercancías.³⁶⁸

Este conjunto de factores provocó un aumento general y constante en el precio de los productos básicos y varias capas de la sociedad vieron afectado su consumo durante las décadas de 1930 y 1940.³⁶⁹ En cuanto a los ferrocarrileros, durante los años treinta ciertos acontecimientos muestran la consolidación de su organización política. En primer lugar, la fundación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana en 1933, organización fundamental durante el experimento de gestión más importante para la clase obrera mexicana: la Administración Obrera (AO) de FNM, constituida después de la nacionalización de los ferrocarriles en junio de 1937. A pesar de la unidad mostrada en ambos hechos, los conflictos intergremiales no terminaron. Durante la AO las tensiones y rupturas entre los ferrocarrileros continuaron en el panorama de la organización de los rieleros, ahora en torno a las medidas adoptadas por la AO.

Por lo tanto, busco comprender la experiencia de los trabajadores durante la Administración Obrera planteando algunas preguntas: ¿qué rol desempeñaron los trabajadores en el proceso de nacionalización de Ferrocarriles Nacionales de México?, ¿cómo asumieron la AO y cuáles fueron sus principales preocupaciones al momento de conformarla?, ¿cómo se posicionaron ante el sindicato-patrón?, ¿cuáles fueron los principales ataques a la Administración Obrera y qué imagen construyeron los medios sobre los trabajadores ferrocarrileros?

³⁶⁷ De acuerdo con Enrique Cárdenas, en ese ciclo de crisis, en 1932, la economía mexicana llegó a su nivel más bajo. A partir de entonces comenzó un nuevo periodo de crecimiento. El inicio de la sustitución de importaciones y el aprovechamiento de la capacidad industrial instalada, hasta entonces subutilizada, fueron factores importantes en la recuperación económica. En ese sentido, el aumento del transporte de mercancías y materias primas fue un eslabón más en la cadena de este proceso. El caso mexicano es particular por su rápida recuperación comparada con países con mayor desarrollo y comparte similitudes con los casos de Argentina, Brasil y Colombia. Cárdenas, *El largo curso de la economía mexicana*, 2015, pp. 429-439.

³⁶⁸ Anguiano, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, 1975.

³⁶⁹ Bayardo, *Entre el lujo, el deseo y la necesidad*, 2018.



4.1 UN PASO ADELANTE: LA FUNDACIÓN DEL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA

Dentro del movimiento obrero mexicano, los ferrocarrileros fueron los primeros trabajadores en constituir un sindicato único de industria, donde fueron reunidos todos los trabajadores del ramo, sin distinción por especialidad. Como dejé asentado en el capítulo anterior, los proyectos de la CSFRM y de la CTC fueron antecedentes importantes para que el 1 de noviembre de 1932, en el gimnasio del local de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, ubicado en la calle de Ponciano Arriaga 20, en la ciudad de México —edificio que aún se mantiene en pie en las calles aledañas al Monumento a la Revolución—, diera inicio el Cuarto Congreso Ferrocarrilero, donde los representantes de al menos 35 mil ferrocarrileros acordaron constituir el STFRM.³⁷⁰

Desde el inicio, la convocatoria al Cuarto Congreso señaló que los delegados nombrados debían de tener facultades plenas para votar la desintegración de las organizaciones gremiales y la fundación de una sola entidad integrada por las agrupaciones reunidas en el congreso. Sin duda, la aspiración a construir una organización sindical única estuvo influenciada por los ajustes realizados por las empresas ferroviarias durante la década de 1920 que, como he mostrado, consistieron en la reducción de personal, mayor eficiencia mediante la reglamentación de los procesos de trabajo y la cooptación de las organizaciones gremiales con algún grado de autonomía del gobierno federal.

Aunque en el proceso de reajuste ciertas especialidades fueron más afectadas que otras —por ejemplo, los maquinistas o los mecánicos—, en general, quienes laboraban en la industria ferroviaria adolecieron de las medidas adoptadas por las empresas ferroviarias. A pesar de que muchos de los oficios y especialidades construyeron su identidad como ferrocarrileros con base en sus lugares de trabajo y en relación con sus compañeros de cuadrilla o tripulación, los embates a sus condiciones laborales y de vida fueron un impulso para plantear la unificación de los gremios en una organización unificada, con

³⁷⁰ Rodea, *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero*, 1944. El congreso fue presidido por Gudelio Morales, secretario general de la Confederación de Transportes y Comunicaciones y un representante de cada una de las 17 organizaciones gremiales existentes. Carta de Gudelio Morales para el presidente de la República, los secretarios de Estado, Funcionarios de las empresas ferrocarrileras y al movimiento obrero nacional, México, D. F., 2 de noviembre de 1932, en AGN, Presidentes Abelardo Rodríguez, Caja 001, exp. 06/11, f. 4.

la esperanza de lograr una mayor coordinación en la defensa de sus intereses como trabajadores de una industria estratégica.

Días después de comenzar el Cuarto Congreso Ferrocarrilero, fue nombrada la comisión encargada de elaborar las bases de la nueva organización. De acuerdo con el acta constitutiva, el STFRM representaría a cerca de 35 mil ferrocarrileros de todas las divisiones y especialidades, de los cuales, aproximadamente, 30 mil laboraban en FNM.³⁷¹ Aunque los delegados del Cuarto Congreso reconocieron la importante labor de las agrupaciones gremiales en la organización de los ferrocarrileros, remarcaron que sus estructuras ya no respondían a las necesidades del movimiento obrero del momento. A pesar de que las organizaciones por oficio tenían una dirección general —cuyas oficinas, estaban en la ciudad de México—, operaban regionalmente de acuerdo con la geografía por Divisiones de la industria. Ante un sistema ferroviario cada vez más centralizado, la forma fragmentada de organizarse y operar hizo difícil lograr una coordinación eficiente durante los momentos de movilización. Por otra parte, aun cuando las organizaciones por gremio aspiraron a tener una cobertura nacional, sus secciones incidían, sobre todo, en los centros ferroviarios con más trabajadores, complicando la organización de quienes vivían y laboraban en estaciones de paso.

Como afirma Rodea, con las organizaciones gremiales “el movimiento obrero nacional inició su unificación y adquirió su fortaleza mediante estas entidades primarias, significando su creación un paso trascendental hacia el logro de la cohesión del proletariado”.³⁷² No obstante, los intereses de gremio fueron un fenómeno común que impidió la acción conjunta ante medidas que afectaron al grueso de ferrocarrileros, como las reducciones de personal. Sobre esta consideración los rieleros alzaron la consigna de reorganización sindical en el Cuarto Congreso Ferrocarrilero, para constituir una organización “poderosa y eficaz”, con iguales aspiraciones y métodos, “tanto para estar en condiciones de ejercitar mejor sus derechos como para obtener el respeto más absoluto a sus postulados y conquistas”.³⁷³

³⁷¹ Rodea, *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero*, 1944; Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

³⁷² Rodea, *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero*, 1944, p. 62.

³⁷³ *Ibid.*



Aunado a lo anterior, otro aspecto a resaltar de la primera declaración del STFRM es su toma de postura por la lucha de clases como orientación política de sus acciones en favor de los intereses de sus agremiados. Como parte de ello, el STFRM demandó la mejora material a través de aumentos salariales, la organización de cooperativas de producción y consumo, sociedades de ahorro, aseguradoras, entre otras, con la intención de atender necesidades particulares. Como veremos más adelante, las cooperativas o las sociedades de crédito actuaron paralelamente o de forma independiente con el amparo del sindicato. La existencia de estos mecanismos ha sido poco explorada por la historiografía del movimiento obrero como mecanismos de mejora material de la clase obrera.

En resumen, la constitución del STFRM partió de la necesidad de organizar y coordinar la actividad política en contra del proceso de reorganización de la década de 1920 y los primeros años de 1930. Los intentos de confederaciones a lo largo de los años veinte fueron antecedentes importantes para la unificación, a pesar de los intereses por constituir una organización unificada, el pensamiento gremial o de grupo prevaleció. Aunado a lo anterior, las repercusiones materiales de los movimientos huelguísticos de los años veinte estimularon la unificación del gremio ferrocarrilero, aunque eso no terminó con las disputas intergremiales como dejó en claro la puesta en marcha, después de la nacionalización de los ferrocarriles, de la Administración Obrera.³⁷⁴

4.2 UNA HISTORIA DE MUCHOS ACTOS: PRIMERO LA NACIONALIZACIÓN DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

El 28 de abril de 1938, en el Palacio de Bellas Artes, tuvo lugar la ceremonia de entrega de los bienes de Ferrocarriles Nacionales de México al Sindicato de Trabajadores de la República Mexicana. A partir de ese momento los ferrocarrileros administrarían el sistema

³⁷⁴ De acuerdo con lo expuesto, considero necesario acotar que más allá de considerar a las sociedades gremiales como una fase precursora del sindicalismo moderno, como lo define Barry Carr, hay que tener en cuenta que al concluir la revolución mexicana fueron fundadas organizaciones obreras de las más variadas orientaciones políticas. Aunque la organización por especialidades y oficios tenía un carácter asociado con las sociedades gremiales, sus demandas y métodos fueron cercanos a la noción del sindicato. En este sentido, habría que considerar que, entre 1920 y 1940, la coexistencia de diferentes tipos de organizaciones obreras es indicativo de múltiples nociones sobre el trabajo, el ser trabajador y su lugar en la sociedad, de ahí el amplio universo de demandas y formas de movilización presentes a lo largo de la década. Esto plantea una realidad más compleja de las formas de organización obrera. Como señala Claudio Batalha: “el riesgo de tipologías muy rígidas en cuanto a la naturaleza de las asociaciones de trabajadores es no tener en cuenta la diversidad y la riqueza de realidades complejas”, Batalha, “Relanzando o debate sobre mutualismo”, 2010, p. 17, traducción propia.

de transporte ferroviario del país.³⁷⁵ No obstante, fue hasta el 1º de mayo de 1938 que el entonces secretario de Hacienda del gobierno cardenista, Eduardo Suárez, declaró instalado del primer Consejo de Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, “haciendo votos porque la Administración Obrera tenga el éxito que espera el Gobierno y el pueblo de la República”, señaló en su discurso.³⁷⁶ En la elección de los primeros consejeros participaron todas las secciones sindicales de la ciudad de México y de los estados, cuyos trabajadores y secretarios postularon a los candidatos que consideraban más aptos, con habilidades y experiencia administrativa.

En los primeros meses de 1938, la dirigencia sindical recorrió el sistema ferroviario tomando nota de las opiniones de los ferrocarrileros y de sus dirigentes seccionales. El 18 de abril del mismo año, los Comités Ejecutivo y de Vigilancia del STFRM dieron a conocer los nombres de las personas electas: Rafael S. Martínez (Departamento de Transporte); Santos Fierro (Departamento de Fuerza Motriz); Jesús Zantuche (Departamento de Maquinaria); Francisco Aguilar (Departamento de Contaduría); Salvador J. Romero (Departamento de Vía); Daniel del Arco (Consejo General-STFRM) y Elías Terán Gómez (Ejecutivo General-STFRM). De ese grupo, Romero fue nombrado presidente del Consejo y gerente general de FNM. De acuerdo con el historiador Gustavo López, las secciones de la ciudad de México (15, 16, 17 y 18) apoyaron la candidatura de Romero dada su participación en la fundación del Sindicato como delegado de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, una agrupación que reunía a la mayor parte de trabajadores administrativos del ferrocarril.³⁷⁷

Con la elección del Consejo de Administración culminó un periodo de movilización sindical en contra de FNM y su administración privada. Este nuevo ciclo de disputas comenzó en 1935, con la demanda del pago del séptimo día y la reforma a la Ley Federal del Trabajo para garantizar ese derecho. Si bien los trabajadores lograron el aumento

³⁷⁵ Elías Terán Gómez al Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 25 de abril de 1938, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f. A la ceremonia fueron invitados los miembros del gabinete federal, el Comité Ejecutivo Nacional de la Confederación de Trabajadores de México y los comités de las principales organizaciones obreras. Participaron como oradores Elías Terán, Vicente Lombardo Toledano con la ponencia titulada “Significación que en el movimiento social tiene la entrega de la Administración a los trabajadores” y el presidente Lázaro Cárdenas.

³⁷⁶ Consejo de Administración Obrera Acta 1, México, D.F., 1º de mayo de 1938, en Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (en adelante CEDIF), Libro 1, ff. 2-3.

³⁷⁷ López, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales*, 1997; Rodea, *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero*, 1944.



salarial presupuestado y garantizaron el cumplimiento mediante el amparo de las modificaciones en la legislación laboral, la manera de implementarlo fue desigual, ya que, nuevamente, poner en práctica esta nueva garantía dependió de la División en donde laborara el rielero, el gremio y la especialidad, lo cual mantuvo las jerarquías y divisiones que sustentaban el mundo del trabajo ferroviario.

A pesar de las negociaciones, los conflictos entre el Sindicato y la empresa continuaron hasta 1936. En ese momento, Lázaro Cárdenas fue un actor clave como mediador, pero sobre todo por su resolución de expropiar los bienes de FNM, el 23 de junio de 1937.³⁷⁸ Bajo el argumento de la utilidad pública fue llevada a cabo la nacionalización; sin embargo, también estuvo presente el riesgo de bancarrota, provocado por la deuda externa y la imposibilidad de cubrir los pagos de materiales, refacciones, renta de locomotoras y vagones arrendados a empresas estadounidenses.

Aunque la expropiación petrolera tuvo mayor impacto en la construcción del imaginario sobre el cardenismo y el nacionalismo mexicano, asumir la propiedad de la mayor empresa de transporte de la época y negociar con los obreros su administración fue importante en la consolidación de la participación del Estado en la economía, al establecer las “reglas institucionales” para ello.³⁷⁹ Por otro lado, que los ferrocarrileros tomaran la responsabilidad de la administración fue catalogado como la consolidación de los ideales revolucionarios en materia laboral y un triunfo del movimiento obrero.

Sin embargo, sostengo que para los trabajadores la AO fue una experiencia ambivalente, la cual generó dudas y confrontaciones desde el inicio. Hasta su disolución, el 24 de diciembre de 1940, los trabajadores y el STFRM fueron sometidos a una vigilancia gubernamental y periodística constante, a pesar de los esfuerzos hechos para cumplir con las obligaciones adquiridas. Al final del cardenismo, los ferrocarrileros perdieron la oportunidad de continuar administrando la compañía ferroviaria. Esta decisión estuvo

³⁷⁸ FNM retornó a su administración privada el 1 de enero de 1926, como medida contemplada en la enmienda Pani de 1925, la cual reformó el Convenio De la Huerta-Lamont firmado en 1922, documentos cuyo propósito fue, entre otras cosas, negociar el porcentaje de la deuda sobre el cual era responsable el gobierno. Un análisis detallado de ambas negociaciones puede encontrarse en Valencia, *El desacarrillamiento de un sueño*, 2017, particularmente los capítulos 2 y 3. El autor argumenta que a partir de la Enmienda Pani comenzó un periodo constante de reorganizaciones de la empresa ferroviaria. Cabe enfatizar que, a pesar de la administración privada, el gobierno mantuvo la mayoría de las acciones hasta la completa nacionalización de los bienes ferroviarios.

³⁷⁹ Cárdenas, *El largo curso de la economía mexicana*, 2015.



motivada por los constantes accidentes y las campañas negativas fomentadas por la prensa que contribuyeron al desprestigio público de los ferrocarrileros.

Esa situación repercutió en la capacidad de negociación de los ferrocarrileros en eventos futuros, la cual fue mermada. A pesar de las vicisitudes, entre mayo de 1938 y diciembre de 1940, el movimiento obrero ferrocarrilero y sus trabajadores vivieron un cénit, sólo comparable con los acontecimientos de 1958-1959. También, este periodo es significativo para comprender la política corporativa en relación con los trabajadores en los años siguientes. El hecho de que los ferrocarrileros hayan visto menguada su autonomía organizativa y postergaran sus demandas laborales en aras del beneficio y la salud financiera de FNM, los colocó en una posición débil en relación con el gobierno y su política obrera.

Por lo tanto, es necesario tener en consideración lo sucedido con el movimiento obrero en su conjunto durante la década de 1930. A inicios de la década, el conjunto del movimiento obrero era definido por la fragmentación y la dispersión. Durante los años veinte, la CROM logró concentrar la unificación de gran parte de las organizaciones sindicales en la ciudad de México y el país, convirtiéndose en la organización hegemónica. Sin embargo, los acontecimientos posteriores al asesinato de Álvaro Obregón provocaron que muchas organizaciones obreras agremiadas salieran en desbandada de la Confederación, perdiendo influencia en la esfera pública. Ante ese panorama, la formación de los primeros sindicatos de industria fue la respuesta a la dispersión del movimiento obrero. Es decir, fueron un mecanismo de defensa de los intereses de los trabajadores, aunque los resultados fueron variables y, a pesar de la unificación, no siempre lograron trascender las disputas internas.

4.2.1 EL PAGO DEL SÉPTIMO DÍA: EL INICIO DE LA NACIONALIZACIÓN

El 15 de marzo de 1935, Alfredo Navarrete, secretario general del STFRM, denunció violaciones graves al contrato colectivo de trabajo, particularmente, la falta de pago del séptimo día de trabajo. Navarrete remitió un memorándum al presidente Cárdenas, donde explicaba las demandas del gremio, las cuales eran: 15 días de vacaciones al año con goce de sueldo; pagar un día de descanso por cada seis días laborados, es decir, el pago del séptimo día; aumentar los salarios mínimos de acuerdo con la división; reglamentar

el proceso de jubilación; cubrir las vacantes de puestos de confianza de acuerdo con el escalafón y con personal afiliado al Sindicato; también, el aumento salarial del 28% para los ferrocarrileros con sueldo menor a \$150.00 pesos mensuales y reanudar las conversaciones para definir un nuevo contrato colectivo.³⁸⁰

La junta directiva de FNM se negaba a satisfacer las demandas de los trabajadores, debido a que gran parte de los ingresos eran destinados al pago de la deuda de la empresa y a cubrir los gastos por la renta de locomotoras y carros a empresas extranjeras. De acuerdo con los directivos, las reclamaciones de los ferrocarrileros ascendían a 20 millones de pesos anuales. Otro punto de conflicto era la ocupación de los puestos de confianza, la propuesta del STFRM fue interpretada como una intervención en las decisiones administrativas de la directiva. Sin puntos de acuerdo sobre los cuales conciliar, la dirección de ambos grupos recurrió al arbitrio de Cárdenas.

Después de estudiar la situación, en octubre de 1935, Cárdenas emitió un laudo que consideraba lo siguiente: la unificación de todos los contratos vigentes, misma cantidad de días de vacaciones para los trabajadores, aumento a los ferrocarrileros peor pagados, nuevos procedimientos para jubilación y pago del séptimo día a los ferrocarrileros que percibieran su sueldo por horas o días, más no aquellos que laboraban por “mes calendario”, es decir, los empleados de oficinas. “[...] El resultado del laudo presidencial fue muy favorable para los trabajadores”.³⁸¹ No obstante, los empleados administrativos no quedaron conformes al ser excluidos del pago del séptimo día.

La resolución presidencial condujo a reformar la Ley Federal del Trabajo. Esta nueva iniciativa modificó la redacción original del artículo 78, el cual sólo mencionaba: “Por cada seis días de trabajo disfrutará el trabajador de un día descanso, cuando menos”,³⁸² en 1936, se añadió: “con goce de salario íntegro”.³⁸³ No obstante, Antonio Madrazo, presidente ejecutivo de FNM, buscó postergar la implementación de la medida. Fue hasta finales de marzo, un mes después, que comunicó a la junta directiva la solicitud para implementar lo dicho por el laudo presidencial y la reforma a la Ley Federal del

³⁸⁰ León y Marván, *En el cardenismo*, 1999; Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

³⁸¹ Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017, p. 201. El desarrollo del conflicto entre el STFRM y FNM estuvo enmarcado en el conflicto entre Calles y Cárdenas, el cual terminaría con el exilio del Jefe Máximo y la renuncia del primer gabinete del gobierno cardenista.

³⁸² Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, *Ley Federal del Trabajo*, 1931.

³⁸³ Diario Oficial de la Federación, 20 de febrero de 1936, p. 9.



Trabajo. Durante ese tiempo, Juan Gutiérrez, nuevo secretario general del STFRM, comenzó a hacer trabajo de base y agitación entre las secciones sindicales, debido a que la junta directiva argumentaba que los empleados ya recibían el pago del séptimo día en su sueldo, mientras que el sindicato buscó su aplicación sin distinción entre trabajadores.

Ante la pasividad de los miembros de la junta directiva de FNM, Cárdenas expresó que, debido al descontento constante por parte de los trabajadores, quizá era momento de plantear medidas más radicales para solucionar los problemas de la empresa, como “conceder que los trabajadores se hicieran cargo de la administración”.³⁸⁴ Fue la primera vez que públicamente fue planteada la posibilidad de una gestión obrera de Ferrocarriles Nacionales de México. A pesar de las declaraciones hechas por Cárdenas, en el marco de sus disputas con el sector empresarial de Monterrey, en febrero de 1936, declaró: “Las clases obreras saben que no pueden apropiarse de las fábricas y demás instrumentos de trabajo, porque *no cuentan por ahora, ni con la capacidad técnica de dirección suficiente, ni con el dominio financiero que se requiere para el éxito de un empeño de tal magnitud*”,³⁸⁵ mostrando una postura ambivalente sobre la administración de los trabajadores de sus centros de trabajo. Estas contradicciones relucieron en los últimos meses de la AO.

Mientras tanto, el 6 de mayo de 1936, el STFRM envió a la junta de FNM un nuevo pliego petitorio, cuyas demandas sobrepasaban el tema del pago del séptimo día.³⁸⁶ Ante la negativa de atender el ultimátum, el 18 de mayo, el Sindicato declaró una huelga general. Esa misma noche, los trabajadores ferrocarrileros y la dirigencia del STFRM, acompañados de algunos miembros de la Confederación de Trabajadores de México (CTM), celebraron un mitin en la Arena Nacional de la ciudad de México, en la calle de Iturbide

³⁸⁴ Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017, p. 204.

³⁸⁵ Citado en Montes de Oca Navas, “La huelga del sindicato de trabajadores ferrocarrileros”, 2017, p. 99. Las declaraciones de Cárdenas en cursivas, considero, resaltan ese discurso ambivalente en relación con las demandas de los trabajadores para administrar las empresas donde laboraban. Mientras por un lado el gobierno cardenista mantenía una postura en favor del movimiento obrera, esta era conducida dentro de ciertos márgenes que no alteraran en demasía las relaciones obrero-patronales.

³⁸⁶ León y Marván, *En el cardenismo*, 1999, pp. 204-205. El pliego petitorio constaba de 16 puntos, entre ellos: aumento salarial proporcional al personal de vía que no recibieron con anterioridad ese beneficio; nivelación de salarios de los veladores en todos los Departamentos; regularizar la situación del personal temporal, entre otras.

número 19, lugar cuya función principal era albergar peleas de box, alternándose de vez en cuando como sede de mítines y asambleas de los trabajadores capitalinos.³⁸⁷

A pesar de los preparativos para la huelga, doce horas después de su inicio, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje desconoció la acción de los ferrocarrileros; por lo cual, Cárdenas exhortó a los huelguistas a regresar al trabajo con la promesa de atender sus demandas en un corto plazo. Debido a esta nueva conjura de huelga, el 12 de junio de 1936, la junta directiva determinó incrementar salarios sólo para algunos trabajadores, manteniendo su política diferenciada, la cual dependía del tipo de empleo o de la especialidad del trabajador.³⁸⁸

De acuerdo con lo expuesto hasta ahora, las demandas de aumento salarial fueron constantes durante la segunda mitad de 1930. Esta situación persistió debido a las diferencias salariales entre Divisiones y, como lo señalé en el capítulo II, a la jerarquía interna establecida por las especialidades. La desigualdad entre ferrocarrileros aumentó, motivando rencillas. Si bien el Sindicato estuvo dispuesto a resolver esta situación y a defender los intereses de sus agremiados, la situación económica de la empresa —la cual destinaba importantes sumas de dinero para cubrir la nómina— era la justificación principal para poner un alto a las aspiraciones salariales de los ferrocarrileros. Por su parte, los rieleros argumentaban que “habían perdido su *liderazgo* dentro de la clase obrera, pues ya no podían ser considerados como los trabajadores mejor remunerados, ya que petroleros, electricistas y mineros habían incrementado sus sueldos a una mayor velocidad”.³⁸⁹ Como mostré anteriormente, durante la década de 1920, las condiciones de vida de los ferrocarrileros en la ciudad de México habían decaído y ante la falta de trabajo muchos optaron por otros empleos y formas de subsistencia como el establecimiento de

³⁸⁷ *Ibid.* De acuerdo con Stephen D. Allen, la Arena Nacional fue el recinto principal durante el inicio de la “edad de oro” del boxeo en la ciudad de México, con peleas entre los mejores talentos mexicanos y, particularmente, boxeadores estadounidenses, incluso, hubo encuentros que agotaron las cerca de 30 mil entradas, aforo máximo de la Arena, véase, Allen, *A History of Boxing in México*, 2017. Meses antes, en el mismo espacio tuvo lugar el Congreso Nacional de Unificación Obrera y Campesina, donde surgió la CTM.

³⁸⁸ Los aumentos fueron distribuidos de la siguiente manera: 8% a los trabajadores que no fueran de confianza y que cobraran por mes de calendario; otro 8% para el personal de talleres con sueldo por mes de calendario que ganaran menos de \$400 pesos y 5% a todo el personal con sueldos menores a \$100.

³⁸⁹ Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017, pp. 208-209. Cursivas en el original.



pequeños talleres de costura y planchado u ocuparse en el servicio de transporte concesionado de camiones.³⁹⁰

Antes de la nacionalización de FNM, las relaciones obrero-patronales en la empresa habían ido degradándose debido a los constantes conflictos desde los años veinte. Por un lado, la crisis económica de FNM era un obstáculo para satisfacer las demandas económicas de los ferrocarrileros, quienes atravesaban una profunda crisis laboral y salarial por la falta de trabajo, los despidos y los problemas debido a la ineficiencia en los mecanismos de ascenso laboral. Esta situación fue agravada por la crisis financiera internacional, de la cual comenzaban a avizorarse los signos de recuperación para 1933. La posible quiebra de la mayor empresa de transporte en el país y el ascenso de un movimiento obrero ferrocarrilero organizado y unificado por medio del sindicato —favorecido por la política obrerista del cardenismo— configuró el escenario para la expropiación de FNM.

4.2.2 ÚLTIMO ACTO: LA NACIONALIZACIÓN DE FNM. PROYECTOS Y PROBLEMAS DE UNA ADMINISTRACIÓN OBRERA

En la historiografía sobre la expropiación del sistema ferroviario no hay un consenso sobre los motivos del gobierno para ejecutar esa acción.³⁹¹ No obstante, hay tres interpretaciones que contribuyen a comprender ese momento. En primer lugar, la situación económica de la empresa y su incapacidad para satisfacer la demanda de transporte por falta de material rodante. En segundo lugar, ha sido interpretada como una medida para satisfacer las demandas obreras alineadas con la política obrera del cardenismo, en este sentido, incluir y comprometer a los ferrocarrileros en la administración y destino de la empresa. Por último, la idea de la “utilidad pública”, sin mayor explicación sobre los objetivos perseguidos con la integración de este medio de transporte a los bienes nacionales.

³⁹⁰ La administración privada de FNM enfrentó el último episodio de demanda salarial en abril de 1937, la cual fue otorgada sin dilación. Dos meses después de este hecho, Cárdenas emitió el comunicado donde expropiaba los bienes de Ferrocarriles Nacionales de México y pasaban a ser propiedad de la nación. Las movilizaciones de los ferrocarrileros fueron algunas entre un vasto número de luchas obreras durante los primeros años del cardenismo, periodo caracterizado por la polarización social, cuando también los empresarios, de origen regionomontano particularmente, ensayaron sus propias formas de organización y movilizaciones en 1936, véase Montes de Oca, “La huelga del sindicato de trabajadores ferrocarrileros”, 2017.

³⁹¹ Adler, “La administración obrera de los Ferrocarriles”, 1988; López, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles*, 1997; Juárez, “La Administración Obrera: capitalismo dependiente”, 2020; Valencia, “Los Ferrocarriles Nacionales de México”, 2020; Beltrán, “La Administración Obrera de los Ferrocarriles”, 2020.

Si bien ninguna de estas tres posturas es excluyente entre sí, la falta de una visión de conjunto ha dejado dudas sobre las razones de la expropiación de FNM.

Mediante un comunicado, fechado el 23 de junio de 1937, el jefe del Ejecutivo ordenó a los secretarios de Hacienda y de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), Eduardo Suárez y Francisco J. Múgica, respectivamente, tomar posesión de los bienes de FNM en nombre del gobierno federal, con base en la Ley de Expropiaciones.³⁹² Al día siguiente, el periódico *Excélsior* publicó que la medida fue sustentada en la necesidad “de orden patriótico, político, económico y social”. La prensa destacó que los objetivos eran impulsar los intereses de la nación y brindar a los usuarios un servicio público eficiente, ajeno a los intereses capitalistas.³⁹³

A partir del anuncio de expropiación, los problemas de la compañía fueron asociados con su naturaleza capitalista. En palabras de Cárdenas, FNM “está organizada como una empresa de tipo capitalista, es decir, con propósitos predominantemente lucrativos”. No obstante, de manera contradictoria, también señaló que las deficiencias presentadas por la compañía eran consecuencia de traicionar dicha naturaleza y no privilegiar las ganancias. Es decir, su fundamento era a su vez la causa de sus males, al no anteponer la plusvalía como fundamento de la empresa ferroviaria. Al no cumplir con su naturaleza capitalista, no había procurado el “beneficio social”.³⁹⁴ Un argumento contradictorio, pero a la luz de la opinión pública justificó la expropiación.

Para solventar las deficiencias financieras y administrativas de FNM era necesaria la intervención estatal, “no sólo con el objeto de que la red de comunicaciones existente preste los mejores servicios, sino con el propósito de procurar que a la mayor brevedad posible se integre el sistema ferroviario de la República”.³⁹⁵ En este sentido hay que comprender el significado de la “utilidad pública”, la integración de la principal empresa ferroviaria era fundamental al proyecto de industrialización y desarrollo propuesto por el

³⁹² La Ley de Expropiaciones fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de noviembre de 1936.

³⁹³ s/a, “El gobierno de México será el único propietario de los FF. CC. Nacionales”, *Excélsior*, 24 de junio de 1937.

³⁹⁴ Acuerdo a las Secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas y Hacienda y Crédito y Público, México, D.F., 23 de junio de 1947, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.

³⁹⁵ *Ibid.*

cardenismo, privilegiando el encadenamiento productivo a las ganancias inmediatas de la empresa.

De acuerdo con lo anterior, la decisión del gobierno cardenista empataba con una visión sobre el Estado y sus funciones en favor del desarrollo. Esta interpretación se ha convertido en un lugar común entre quienes han investigado el periodo, es una idea que ya aparece en el trabajo de Arnaldo Córdova sobre la política de masas del gobierno cardenista, de acuerdo con la cual durante estos años el Estado consolidó la capacidad de reglamentar la vida social e influir en el desarrollo de las relaciones sociales. De esta manera, el gobierno debía de encauzar las movilizaciones de los actores hacia determinados fines, con la intención de llevar a cabo transformaciones profundas.³⁹⁶

No obstante, como lo demostró el devenir de la AO, en momentos clave las posturas del gobierno no siempre concordaron con las organizaciones obreras e, incluso, mostraron las contradicciones del cardenismo y su política hacia este sector. También, esta situación fomentó e incrementó los conflictos entre sus miembros, dando pie a una intervención cada vez más notoria en los asuntos internos de las agrupaciones, una relación que poco a poco comenzó a delinearse como un tutelaje, basado en negociaciones con las cúpulas. Vale la pena rescatar que más allá de pensar este periodo como la consolidación de un Estado omnisciente, hay que analizarlo como la materialización de determinadas alianzas con actores clave para legitimar las acciones del Estado, en este caso, el sector obrero, las cuales fueron el resultado de un intenso proceso de negociación, donde algunos grupos de trabajadores buscaron mantener su independencia organizativa y un margen amplio de negociación, como en el caso de los ferrocarrileros.

Ante el anuncio de Cárdenas no faltaron las muestras de efusividad por parte de los ferrocarrileros. Días después de la nacionalización, un mar de cartas y telegramas no paró de llegar a manos del presidente. Ya fuese de manera individual o colectiva a través de sus secciones sindicales y sus líderes nacionales, los ferrocarrileros expresaron sus felicitaciones, sugerencias y miedos ante este acontecimiento. Mediante un telegrama, Antonio Alarcón afirmó que los ferrocarrileros de los talleres de Nonoalco secundaron la

³⁹⁶ Córdova, *La política de masas del cardenismo*, 1983; particularmente, el capítulo 2. También, cabe apuntar que, durante estos años en México y en otros países de América Latina, aumentó la intervención estatal en la economía, fortaleciendo la centralidad del Estado en la política económica y social, véase Brown, "What is Workers' Control?", 1977.



decisión de nacionalizar FNM por parte del presidente, “comentaron con júbilo (sic) determinación tomada”.³⁹⁷ De la misma manera, en nombre de un grupo de caldereros —posiblemente empleados en los mismos talleres que Alarcón—, Vicente Hernández felicitó a Cárdenas, aseguró al mandatario que él y su grupo respaldaban “en todos momentos su política revolucionaria que viene a favorecer al proletariado del país y a la nación”.³⁹⁸

Para otros trabajadores de la ciudad de México la nacionalización de FNM no pasó desapercibida. Elías F. Hurtado, representante de la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal, consideró que la postura asumida por el presidente Cárdenas era una “posición patriótica”. De acuerdo con el líder obrero, su acción había sido tomada “con miras a una explotación más racional y de mayor beneficio social, de una empresa de estructura anacrónica”. En ese mismo sentido, la postura de la CTM —de reciente creación, que buscaba la unificación del sector obrero, fundada apenas en 1936— consideró la nacionalización “como un paso más en el fortalecimiento de su política revolucionaria en beneficio del pueblo mexicano, constituyendo además una positiva actitud antiimperialista (sic)”. Tanto Hurtado como la dirigencia de la CTM advirtieron al gobierno que debían respetarse los derechos laborales de los ferrocarrileros ante una posible federalización, es decir, ser considerado como trabajadores del Estado.³⁹⁹

También, el sector de los ferrocarrileros jubilados envió sus buenos deseos. El señor Francisco Pérez, antiguo ferrocarrilero y participante en la fundación de organizaciones obreras, declaró su alegría y reprobó la actitud de los “ferrocarrileros inconscientes” que expresaban su desaprobación ante la nueva situación de la empresa. Agregó que “ahora y siempre aprobare (sic) su actitud patriótica”, refiriéndose al presidente.⁴⁰⁰ Las alusiones de Pérez son un indicio de incipientes descontentos entre los ferrocarrileros, no sólo en la ciudad de México sino a nivel nacional sobre a la nacionalización de

³⁹⁷ Telegrama de Antonio Alarcón, mecánico en los talleres de Nonoalco, para el Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 24 de junio de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.

³⁹⁸ Telegrama de Vicente Hernández para el Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 25 de junio de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f. Considero que estos trabajadores pudieron laborar en los talleres de Nonoalco porque Vicente Hernández dijo vivir en la Calle del Sol, muy cerca a la estación de Nonoalco.

³⁹⁹ s/a, “Causó buena impresión el acuerdo sobre los FF. CC.”, Excélsior, 25 de junio de 1937; Telegrama de Francisco Pérez para el Gral. Lázaro Cárdenas, México, D. F., 24 de junio de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.

⁴⁰⁰ Telegrama de Francisco Pérez para el Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 24 de junio de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.

FNM. Sin embargo, las disidencias internas de este y otros sindicatos han sido poco investigadas. Durante estos años, no fueron pocos los acontecimientos que contrapusieron la opinión de los trabajadores, aun cuando el gobierno buscó aminorar las confrontaciones entre obreros y promover su unificación.

Aunque existieron críticas hacia la nacionalización, fueron marginales en relación con la postura pública asumida por los ferrocarrileros, ya fuese a través de su sindicato o individualmente. Días después del anuncio de la expropiación, comenzaron las reuniones entre presidencia y la dirigencia del STFRM, en ellas tres cuestiones eran las principales a resolver: las condiciones laborales, la situación jurídica de los ferrocarrileros y la forma de administrar las Líneas Nacionales. Sobre este asunto, el presidente puntualizó que la intervención del Sindicato en la administración de la empresa no representaba que los bienes pasarían a ser propiedad de los trabajadores, sino que su rol sería el de administradores.⁴⁰¹ Es decir, serían los ejecutores de la política gubernamental en materia de ferrocarriles y transportes.⁴⁰²

De acuerdo con lo anterior, es fundamental comprender las reacciones de un sector de los ferrocarrileros de la ciudad de México, particularmente los de la Sección 16, que demandó la propiedad de la empresa para los rieleros y no sólo su administración ante las exigencias económicas hacia la empresa por parte del gobierno cardenista. Pero, dentro del proyecto modernizador, el transporte de materias primas y mercancías era un asunto fundamental del cual el Estado no podía desprenderse y dejarlo en manos de los trabajadores, quienes no contaban con las capacidades administrativas para dirigir sus centros de trabajo, según la visión del propio Cárdenas. Al final, esta situación generaría conflictos entre los ferrocarrileros y entre éstos y el gobierno cardenista.

Por su parte, los ferrocarrileros hicieron pública su intención de cooperar “en esta trascendental obra social, [...] prestos a encargarse de la administración del sistema nacional de ferrocarriles”.⁴⁰³ Entre los ferrocarrileros cundía la incertidumbre por saber si serían considerados empleados federales o continuarían bajo la Ley Federal del Trabajo y su contrato colectivo. Después de sostener una reunión con Cárdenas, quedó establecido que las condiciones de contratación y trabajo de los trabajadores del riel continuarían

⁴⁰¹ s/a, “Declaraciones del ejecutivo a los obreros”, *Excélsior*, 26 de junio de 1937.

⁴⁰² López, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles*, 1997.

⁴⁰³ s/a, “Declaraciones del ejecutivo a los obreros”, *Excélsior*, 26 de junio de 1937.



como hasta ese momento. De manera inmediata, la dirigencia del STFRM comunicó a todas sus secciones la resolución para evitar suspicacias y rumores entre sus agremiados sobre este asunto. A pesar de esto, durante los meses siguientes, el tema estuvo presente —particularmente entre julio y agosto de 1937— debido a una comunicación del titular de la SCOP, Francisco J. Múgica, esta fue interpretada como errada y violatoria de los acuerdos entre el STFRM y Lázaro Cárdenas.

En el oficio, el secretario de la SCOP informaba lo siguiente:

Se servirá usted de tomar nota y hacerlo del conocimiento de todos los funcionarios de esa empresa de que a partir del momento en que reciba la presente comunicación, todos los bienes pertenecientes a la compañía de los nacionales quedan bajo el dominio directo del gobierno federal por conducto de la Sria. de Comunicaciones y Obras Públicas y de que los empleados y funcionarios de la misma compañía que así lo deseen continuarán actuando bajo la dependencia de la propia Sria., [...] hasta en tanto se crea y funcione el organismo que en definitiva se habrá de encargar de la administración de esos ferrocarriles.⁴⁰⁴

A saber, por la respuesta del secretario general del STFRM, Juan Gutiérrez, eso no fue lo acordado con el presidente. Por ello, rechazó tajantemente el oficio y agregó que para evitar alguna desorientación entre el personal, provocada por Múgica, solicitó a Antonio Madrazo, representante de FNM, no comunicar el mensaje del secretario al resto de los ferrocarrileros, quienes, de enterarse, pensarían haber sido engañados por el sindicato, “después asegurarles que siguen amparados por contratos y bajo misma organización mientras constituyese Depto. [Autónomo de Ferrocarriles] ahora se les dijera que pasan depender de la Sria. de Comunicaciones como empleados federales”, escribió Gutiérrez.⁴⁰⁵

No obstante, el secretario general manifestó que quizá todo era una interpretación equivocada del secretario de la SCOP, porque Múgica no tenía facultades suficientes para tomar esa decisión. Inclusive, los representantes locales de la Sección 16 de la ciudad de México consideraron que el oficio enviado por el titular de la SCOP era parte de un plan fallido para traicionar los acuerdos con el Sindicato, ya que el documento había sido enviado después de que Cárdenas dejara la ciudad y cuestionaron si “¿Se esperó deliberadamente la salida del Presidente de la República para asestar el golpe y convertirnos en

⁴⁰⁴ Telegrama de Juan Gutiérrez, secretario general del STFRM, al Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 26 de julio de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.

⁴⁰⁵ *Ibid.*

empleados federales? Con derecho o sin él, la Secretaría de Comunicaciones nos ha federalizado”.⁴⁰⁶

A partir de estos sucesos, Cárdenas telegrafió a Gutiérrez y a Madrazo, en ambos mensajes puntualizó que lo escrito por la SCOP sólo formalizaba el decreto presidencial de expropiación y su intención era dar certeza jurídica a lo relacionado con los bienes de FNM. Esta situación, escribió, no modificaba lo acordado con el Sindicato.⁴⁰⁷ En este aspecto es importante mencionar que en el transcurso de establecer la AO, muchos de los acuerdos y decisiones entre el gobierno federal y el Sindicato fueron acuerdos de palabra, de los cuales tenemos noticia por las comunicaciones intercambiadas entre los actores y las declaraciones de los participantes vertidas en la prensa de la época o publicados en memorias póstumas.

A pesar del esfuerzo por aclarar la situación, al mes siguiente, la Sección 16 del STFRM dirigió una circular a todas las representaciones sindicales a nivel nacional, donde estableció su postura sobre el problema de federalizar a los ferrocarrileros. En el documento resaltaron que las consecuencias de la federalización de los rieleros no habían sido discutidas lo suficiente. A pesar de los acuerdos y promesas para que los trabajadores continuaran bajo el amparo de la Ley Federal del Trabajo y de sus contratos colectivos, señalaron que el cumplimiento de esa promesa era responsabilidad de la acción de los ferrocarrileros, no del gobierno. Es decir, salvo la palabra del presidente, no existía ningún recurso legal o institucional que en el futuro garantizara a los ferrocarrileros no ser considerados empleados federales. Mediante este documento, los ferrocarrileros de la ciudad de México enfatizaron el mayor riesgo que representaba pasar a ser considerados empleados federales: este riesgo “consiste en la sumisión de éste [el personal ferrocarrilero] a los gobiernos futuros, ya sean estos legítimos o espurios, socialistas o conservadores”.⁴⁰⁸

⁴⁰⁶ Circular que dirige la Sección 16 del STFRM, México, D.F., 12 de agosto de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.22/130, s/f.

⁴⁰⁷ Telegrama del presidente Lázaro Cárdenas al secretario general del STFRM, Juan Gutiérrez, México, D.F., 27 de julio de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.; Telegrama del presidente Lázaro Cárdenas al presidente ejecutivo de FNM, Antonio Madrazo, México D.F., 27 de julio de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.

⁴⁰⁸ Circular que dirige la Sección 16 del STFRM, México, D.F., 12 de agosto de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.22/130, s/f.

En esas circunstancias, la federalización representaba la pérdida de autonomía del Sindicato, así como limitar sus herramientas de movilización, como el derecho de huelga, considerado acción primordial dentro del repertorio de lucha de los trabajadores organizados. Sobre la autonomía, los representantes locales señalaron lo siguiente: “[...] Los Ferrocarrileros, tanto por la naturaleza del trabajo que desempeñamos, como por el arraigo de la tradición, estamos acostumbrados a la autonomía”, sin que ello planteara la falta de rigor en el trabajo, “ya que la disciplina ha sido siempre nuestra norma”, argumentaron.⁴⁰⁹ Entonces, esta situación era una cuestión política que a la larga podría repercutir en la condición material de los trabajadores al verse subordinados al Estado en temas salariales, de prestaciones y de organización.

La incertidumbre y el reclamo de los ferrocarrileros estuvo motivada por la propia condición laboral de los “empleados federales”, quienes parecían encontrarse en un limbo jurídico. Antes de 1938, no existía una normativa sobre las relaciones laborales entre la burocracia y el Estado, ya que “la naturaleza de sus vínculos contractuales era distinta, pues su patrón no tenía intereses puramente de lucro, sino de beneficio colectivo, público y social”,⁴¹⁰ a pesar de la Ley Federal del Trabajo, estos trabajadores estaban fuera de su alcance. De esta manera —y como lo denunció la Unión Nacional de Veteranos de la Revolución en 1935—, la permanencia en las dependencias de gobierno estuvo mediada por los vaivenes políticos del momento, “pues bastaba la recomendación de algún funcionario para colar en los cargos de responsabilidad a personas incompetentes y en muchos casos faltos de honradez”.⁴¹¹ Eso era lo que marcaba gran parte de la indefensión de los trabajadores del Estado.

Por lo tanto, en diciembre de 1935, la Unión Nacional de Empleados del Gobierno planteó reformar la Ley Federal del Trabajo para dar cabida a la situación de los burócratas estatales. La Unión Nacional de Empleados del Gobierno demandó fuera reconocida una semana laboral de 37 horas; crédito para la adquisición de vivienda; aceptación de enfermedades profesionales y licencias por maternidad, entre otras. Además, exigieron mismos derechos como el de libre asociación y el derecho de huelga que ya gozaban otros trabajadores.

⁴⁰⁹ *Ibid.*

⁴¹⁰ Remolina y Águila, “Consolidación y límites a los derechos de los trabajadores”, 2010, p. 129.

⁴¹¹ *Ibid.*, p. 132.



Después de disputas y negociaciones con el Ejecutivo y la CTM, un proyecto de Estatuto fue votado en 1938, caracterizado por su mesura y acotado a los intereses del Estado, el cual “entrañaba en sí mismo un pacto político, [...] de un lado garantizaba estabilidad laboral y una mejoría en las prestaciones económicas para los empleados públicos, al tiempo que les mantenía sujetos a un sindicalismo construido desde arriba [...] y con restricciones decisivas para el ejercicio del derecho de huelga”.⁴¹²

Antes de la aprobación del Estatuto para los Trabajadores del Estado, los burócratas laboraban con gran incertidumbre, al no contar con garantías para permanecer en sus puestos de trabajo. Como remarcó la Sección 16 del STFRM, para los ferrocarrileros regirse por las condiciones imperantes en 1937 para los trabajadores federales era estar sometidos a las condiciones del gobierno en turno, sin el amparo tanto de la Ley Federal del Trabajo como del contrato colectivo. De ahí la insistencia de los rieleros de la ciudad de México por comprometer al gobierno de Cárdenas a respetar su condición y derechos labores ganados en años anteriores.

En la Circular anteriormente citada, los ferrocarrileros redactaron algunos compromisos que el gobierno debía cumplir para no ser considerados empleados federales, solicitaban un “ofrecimiento categórico” de respeto a las conquistas sindicales, apuntaron: “carecemos de pruebas contundentes que garanticen nuestros intereses en un momento dado”. Por ello, exigieron regirse por los contratos de trabajo, sin la intromisión de la SCOP, sobre todo en lo relacionado con salarios, derechos de antigüedad y prestaciones, ya que todos estos beneficios eran el resultado de los “largos años de servicio” y constituían el único patrimonio que como trabajadores tenían: “las conquistas adquiridas deben merecer el mas rudimentario respeto por parte de quienes se sientan identificados con un gremio cuya competencia, modestia aparte, ha sido reconocida por propios y

⁴¹² *Ibid.*, p. 194. Desde las primeras décadas del siglo XX, el entramado burocrático comenzó a engrosarse dada la incorporación de personal en las dependencias de gobierno tanto local como federal; proceso más evidente en las décadas de 1930 y 1940. Una situación importante fue su condición como trabajadores y las relaciones con su empleador, así como el acceso a prestaciones y derechos, en muchas ocasiones concebidas como gracias o favores de sus mandos superiores. En palabras de Christian Ramírez, el conjunto de experiencias de estos trabajadores constituyó una cultura y moral burocrática a inicios del siglo XX; véase: Ramírez, “Enfermedad y trabajo burocrático”, 2020. El estudio de los empleados públicos ha estado asociado a las investigaciones sobre las clases medias, algunas investigaciones sobre este tema son: Barbosa, “Empleados públicos en la ciudad de México”, 2014, del mismo autor, “Empleo público, clases medias y posición social”, 2023 y el citado texto de Ramírez.

extraños”.⁴¹³ Estas declaraciones son una muestra más de la conciencia entre los ferrocarrileros sobre el trabajo que realizaban, siendo este lo único que poseían, incluso ante la promesa de poder administrar los bienes de la empresa que los empleaba.

Otra situación que causó incertidumbre a los ferrocarrileros de la Sección 16, era que los puestos administrativos fueran ocupados por personal externo al gremio ferrocarrilero, cuyos únicos méritos fuesen las recomendaciones personales. Si bien esta no era una práctica nueva, pensaron que la federalización serviría para que el gobierno incluyera a sus allegados en FNM, asegurándoles un patrimonio a costa de los rieleros más experimentados. El ayudante del jefe de despachadores del Ferrocarril Mexicano en la estación de Buenavista, Mario Montalvo, reclamó sobre esta situación, argumentando que todos “los gobiernos de la revolución” habían errado al colocar en puestos directivos a personas ignorantes, “que no saben ni porqué, ni como se manejan los trenes y es más crimen todavía mesclar (sic) la política con el trabajo”. Para Montalvo, la administración debía de ser “limpia y diáfana”, exenta de intereses políticos y llevada por “FERROCARRILEROS que se hagan responsables ante la NACIÓN ENTERA”; en caso contrario la administración de los ferrocarrileros estaría condenada al fracaso.⁴¹⁴

Por otra parte, los rieleros de la Sección 16 cuestionaron el rol de administradores que el gobierno demandaba de ellos, el cual no estaba garantizado en los siguientes gobiernos, abonando a la incertidumbre laboral; por el contrario, podían ser despojados de la dirección de la empresa sin ninguna consideración. En una postura más radical que la asumida por la dirigencia del Sindicato, los representantes de la Sección 16 demandaron la propiedad de los bienes de FNM para constituir una cooperativa. De esta manera: “los obreros, en varias generaciones habrían podido mejorar y conservar las vías férreas, ampliarlas, dentro de su capacidad, mejorar los equipos, pagar la deuda, etc.; pero sabiendo que trabajan por y para sí, pues de otro modo, se les exigirá todo esto, pero sin esperanzas de emanciparse económicamente”; agregaban, “Si la deuda de los

⁴¹³ Circular que dirige la Sección 16 del STFRM, México, D.F., 12 de agosto de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.22/130, s/f.

⁴¹⁴ Carta de Mario Montalvo para el Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 1 de junio de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.22/130, s/f. Mayúsculas en el original.

Ferrocarriles tiene que ser cubierta por medio del sacrificio económico de los trabajadores, a éstos corresponde, consecuentemente, la propiedad”.⁴¹⁵

La Circular cerraba con este mensaje: “¿Cuál es la verdad en esta situación? ¿cuál debe ser la actitud del gremio ferrocarrilero? ¡¡¡ACCIÓN!!! ¡¡¡enérgica e inmediata!!! ¡¡¡Defensa decidida de nuestros intereses!!!”.⁴¹⁶ Si bien la posición de la Sección 16 guardaba relación con la política obrerista del gobierno —empeñada en la organización de los trabajadores y en el incentivo de la formación de cooperativas—, era marginal dentro del sindicato. Por lo tanto, su trascendencia fue más bien local entre las otras tres secciones de la ciudad de México, no es casual que fueran estas las que se opusieron con mayor energía a los intentos de la Administración Obrera por reorganizar el trabajo y postergar las demandas de los sindicalistas ferrocarrileros.

Esta polémica continuó en los meses siguientes, los reclamos y las solicitudes para no ser considerados empleados federales no terminaron con la creación del Departamento Autónomo de Ferrocarriles. Aunque en menor medida, la desconfianza hacia el gobierno y los dirigentes sindicales continuó hasta la entrada en vigor de los acuerdos que formalizaron la Administración Obrera. Estas negociaciones abrieron una nueva disputa sobre las obligaciones que el STFRM asumiría como administrador de Ferrocarriles Nacionales de México.

4.3 TRANSICIÓN HACIA LA ADMINISTRACIÓN OBRERA: EL DEPARTAMENTO AUTÓNOMO DE FERROCARRILES

En su reciente biografía sobre Lázaro Cárdenas, Ricardo Pérez Montfort menciona la costumbre del General de escribir sus apreciaciones sobre los acontecimientos más relevantes de su tiempo.⁴¹⁷ Posteriormente, esos cuadernos fueron editados y publicados bajo el nombre de *Apuntes*, cuyos volúmenes constituyen uno de los testimonios más importantes sobre el México del siglo xx, no sólo por tratarse de uno de los políticos más emblemáticos y ampliamente estudiados por los historiadores, sino por el testimonio en primera persona de los hechos ahí narrados. En este sentido, sobre la expropiación de

⁴¹⁵ Circular que dirige la Sección 16 del STFRM, México, D.F., 12 de agosto de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.22/130, s/f.

⁴¹⁶ *Ibid.* Mayúsculas en el original.

⁴¹⁷ Pérez Montfort, *Lázaro Cárdenas*, Tomo 1, 2018.



las líneas férreas puede leerse: “el Gobierno podrá mejorarlas ya administrándolas como empresa descentralizada, ya poniéndolas en manos de los trabajadores ferrocarrileros mediante la aceptación de condiciones que garanticen la eficiencia del servicio, el desarrollo de nuevas líneas y el pago de la deuda”.⁴¹⁸

Hay que tener presente que estos diarios o memorias —muchas veces concebidos por sus protagonistas con una intención de legar su postura para el futuro— guardan una visión parcial de los acontecimientos; no por ello las declaraciones de Cárdenas dejan de ser interesantes. Sobre este tema resalta la intención de rescatar y fortalecer a la empresa de transporte de pasajeros y mercancías más importante de la época, aun cuando los proyectos de expansión de la red de carreteras comenzaban a planificarse, a la postre estas serían la principal competencia del ferrocarril, ya que muchas de ellas corrieron paralelamente a los caminos de hierro.

En el marco de los proyectos de desarrollo económico e industrialización, las políticas relacionadas con el transporte eran clave. Por esta razón, no era conveniente la bancarrota de FNM, derivada de su mala administración, tampoco el fortalecimiento y consolidación del sector obrero en una industria clave como el ferrocarril. Esto hubiera representado un amplio margen de negociación para los ferrocarrileros controlando un servicio clave, en un momento en que, además, eran cada vez más constantes los visos de una nueva guerra en el horizonte. Por ello, las discusiones sobre la forma de administración y el rol del STFRM en este asunto fue un problema ampliamente discutido entre 1937-1940.

A partir de lo anterior, se desprende una razón para hacer de los trabajadores sindicalizados los administradores y no los dueños de los bienes de la empresa ferroviaria. De esa manera, el gobierno cardenista, mediante las secretarías de Hacienda y de Comunicaciones y Obras Públicas, podía incidir en la toma de decisiones sobre la política ferroviaria en general y, particularmente, en la conducción de FNM. Sin embargo, aún estaba pendiente la transición de empresa privada a ente público y, sobre todo, en qué condiciones laborales y financieras los ferrocarrileros tomarían posesión de la empresa.

Después de la nacionalización, el primer obstáculo fue definir una figura jurídico-administrativa en la cual estuvieran conciliados los intereses de los actores involucrados.

⁴¹⁸ Cárdenas, *Obras 1. Apuntes*, 1986, p. 371.



Como señalé anteriormente, tanto la deuda económica como la condición laboral de los ferrocarrileros fueron problemas administrativos que rápidamente derivaron en asuntos políticos, en suma, los intereses de los ferrocarrileros debían de tener cabida en la futura administración de las Líneas Nacionales. Para comenzar a clarificar esta situación, una semana después del decreto de nacionalización, en el Diario Oficial de la Federación fue publicado el Decreto de creación del Departamento Autónomo de Ferrocarriles Nacionales de México (DAFNM), el cual administraría los bienes de Ferrocarriles Nacionales de México, S.A., de la Sociedad de Líneas Férreas y del Departamento de Ferrocarriles de la SCOP. Sus atribuciones eran definir la política ferrocarrilera, así como legislar y reglamentar la misma; construir nuevas vías; otorgar concesiones para su construcción y gestionar todos los asuntos en materia ferrocarrilera, en resumen la “[...] Organización, administración, funcionamiento, mejoramiento, desarrollo, dirección y gobierno del sistema de líneas férreas pertenecientes a la Nación o que en el futuro le pertenecieren”.⁴¹⁹

Aunque legalmente la constitución del DAFNM fue rápida, comenzó a funcionar hasta finales de 1937. La problemática sobre la condición laboral de los ferrocarrileros fue un obstáculo para que el Departamento iniciara sus actividades. Hasta ahora, todo indica que la participación de los trabajadores en la administración de FNM fue contemplada desde antes de la nacionalización, lo único que faltaba para concretar ese paso era establecer los acuerdos, particularmente económicos, entre el gobierno y el STFRM para sustentar la AO. Es decir, cuáles serían las responsabilidades de los trabajadores para sanear las cuentas de FNM y hacer de ese patrimonio una empresa eficiente que cumpliera con los intereses del gobierno cardenista y brindara un buen servicio a los usuarios.

En ese sentido, el DAFNM funcionó como un organismo de transición entre la empresa privada y la Administración Obrera. Tanto Gustavo López como Arturo Valencia coinciden en que ni Cárdenas ni su gabinete previeron una manera de administrar los bienes nacionalizados, a pesar de su importancia.⁴²⁰ Por su parte, Ruth Adler afirma que al momento de la nacionalización hubo tres propuestas: una administración encabezada por el gobierno federal, una administración mixta y, por último, una administración obrera.⁴²¹ No obstante, ninguna de las opciones contaba con fundamento jurídico alguno.

⁴¹⁹ Diario Oficial de la Federación, 30 de junio de 1937.

⁴²⁰ López, *La Administración Obrera*, 1997; Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

⁴²¹ Adler, “La administración obrera”, 1988.



En esta situación, las autoridades de FNM y el gobierno optaron por constituir el Departamento Autónomo de los Ferrocarriles Nacionales, cuyas primeras labores estuvieron encaminadas a estudiar la condición material y financiera de la compañía nacionalizada.

Antonio Madrazo, Conrado C. Rochín y Leopoldo Vázquez —representantes ejecutivos de la administración privada anterior—, inauguraron los trabajos del DAFNM el 10 de diciembre de 1937. Además de investigar sobre la condición de la empresa, el Departamento debía entregar el 10% de los ingresos totales a la Tesorería Federal, así como posibles excedentes, en cuyo caso, el gobierno federal definiría la forma de distribuirlos para cubrir las múltiples necesidades de la compañía. También, eran responsables de saldar las obligaciones económicas previas a la nacionalización por la compra de combustibles, materiales y equipo.⁴²²

Además, los ejecutivos del DAFNM fueron responsables de estudiar y resolver las demandas presentadas por los ferrocarrileros antes y después de la nacionalización. Así, las autoridades del Departamento Autónomo de los Ferrocarriles Nacionales de México figuraron como patrones ante el Departamento Autónomo del Trabajo (DAT) y las Juntas Federales de Conciliación y Arbitraje, tal como lo comunicó Antonio Madrazo, presidente ejecutivo de FNM y jefe del DAFNM:

Ruego a usted se sirva ordenar a la Secretaría General de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje tome nota para todos los efectos legales, [...] designo como Representantes del Departamento Autónomo de Ferrocarriles Nacionales de México para comparecer e intervenir ante el Departamento del Trabajo o ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, en pleno o en grupos, en asuntos del trabajo, a las siguientes personas: Sr. Lic. Francisco Barba, Sr. Daniel Rangel, Sr. René Celis, Sr. Ing. Ernesto Herrera, Sr. Raúl Nevares, Sr. José Martínez Campos, Sr. Macario Díaz, Sr. Manuel Flores Villareal, Sr. Lic. Francisco O'Reilly Llano, Sr. Lic. Octavio N. Bustamante, Sr. Lic. Ignacio Martínez Mezquida y Sr. Lic. Jesús Velázquez Herrera. Las personas designadas en este oficio tendrán la suma de facultades necesarias para tener una completa representación [...] quedando entendido que todas las personas que designo tienen el carácter de Apoderados Generales para los asuntos del trabajo que se tramiten ante ese Departamento, ante las Juntas Federales de Conciliación y Arbitraje y en amparos relacionados con cuestiones del trabajo, y podrán actuar conjunta o separadamente.⁴²³

⁴²² *Ibid.*; Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

⁴²³ Carta de Félix González de Cosío para CC. Auxiliares de los Grupos especiales Uno y Dos, México, D.F., 18 de enero de 1938, en AGN, Departamento Autónomo del Trabajo (en adelante DAT), Caja 554, exp. 10, s/f.



Emilio Alvarado, secretario general de la Federación Nacional Ferrocarrilera-CROM, había reparado en este asunto cuando argumentó que era necesario definir la situación del trabajador y dejar en claro que el Departamento Autónomo de Ferrocarriles “es el patrón que substituyó a las empresas privadas”.⁴²⁴ De esta manera, el DAFNM mantuvo claras las relaciones obrero-patronales, este fue un tema sensible durante la AO, ya que las responsabilidades patronales estuvieron escasamente delimitadas cuando el sindicato normó las relaciones laborales en la empresa ferroviaria. La AO diluyó los límites entre los administradores y el sindicato, dando paso a que los ferrocarrileros asociaran a sus representantes sindicales como los patrones, responsabilizándolos de la mala situación económica por la que atravesaban. Así, el Sindicato quedó en medio de las exigencias administrativas de la AO y las demandas de los ferrocarrileros.

Con el surgimiento del DAFNM, la propuesta de integrar a los miembros del STFRM como administradores fue retomada; así lo declaró Cárdenas ante la prensa el 25 de junio de 1937, con el fin de que los futuros administradores conocieran de primera mano las condiciones y los problemas que enfrentarían al frente de la empresa.⁴²⁵ Al final esta propuesta quedó trunca debido a la vida efímera del Departamento. Entre diciembre de 1937 y abril de 1938 —periodo en que funcionó el DAFNM— los representantes de las secretarías de Hacienda y Comunicaciones y Obras Públicas del gobierno cardenista, así como los funcionarios del STFRM, discutieron las bases de la AO. Durante las negociaciones hubo dos temas polémicos: los ingresos y egresos de la compañía y la independencia del Consejo de Administración para reorganizar y conducir la empresa.

De acuerdo con lo anterior, algunos telegramas enviados al presidente Cárdenas por los representantes de las secciones 16 y 18 mostraron la zozobra e impaciencia entre los ferrocarrileros de la ciudad de México por asumir la administración. Primero, Antonio Meraz, secretario local de la Sección 18, hizo hincapié en la notoria impaciencia que día tras día estaba presente entre los rieleros de su sección ante la “prolongación asunto

⁴²⁴ Memorandum elaborado por Eucario León, secretario general de la Confederación Regional Obrera de México; Emilio Alvarado, secretario general de la Federación Nacional Ferrocarrilera, y José González Garza, secretario Interior y Tesorero General, México, D.F., 8 de enero de 1938, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130. Por otro lado, la emisión de este Memorandum demuestra que a pesar de la unificación en el STFRM, no dejaron de existir otras agrupaciones menores que aún disputaban la representación de los ferrocarrileros.

⁴²⁵ s/a, “Declaraciones del ejecutivo a los obreros”, *Excelsior*, 26 de junio de 1937.



entrega administración Ferrocarriles Nacionales a nuestro sindicato”.⁴²⁶ Por ello, exhortaba al presidente a recibir a una comisión del STFRM cuanto antes para finiquitar este asunto y poner en manos de los trabajadores la administración de los bienes de FNM. Por su parte, Roberto Santos, secretario local de la Sección 16, escribió que los elementos de su sección estaban exigiéndole dirigirse al presidente para que “primera oportunidad conceda audiencia a nuestros Dirigentes Generales para tratar estabilidad futura elementos Ferroviarios Mexicanos con motivo Nacionalización Ferrocarriles en bien del país”.⁴²⁷ Otras secciones sindicales secundaron la postura de sus compañeros de la capital, entre ellas, las secciones: 1 (Acámbaro), 4 (San Luis Potosí), 5 (Chihuahua), 11 (Irapuato), 13 (Matías Romero), 21 (Puebla) y 23 (Saltillo).⁴²⁸

La impaciencia de los ferrocarrileros no sólo era por tomar el control de FNM. Respondía, sobre todo, a su interés por conocer su condición definitiva como trabajadores de una empresa estatal. La postura de los trabajadores del riel, expresada mediante su Sindicato era evitar por todos los medios ser considerados empleados federales y mantenerse bajo el amparo de la Ley Federal del Trabajo y el contrato colectivo. Para ello era necesario establecer acuerdos antes de que surgiera un movimiento organizado en contra de las decisiones del DAFNM y del gobierno federal, situación nada favorable para el gobierno debido al contexto gestado tanto por los cambios promovidos por Cárdenas dentro del Partido Nacional Revolucionario como por la huelga de los petroleros en mayo de 1937.⁴²⁹ Es decir, no era el mejor escenario sumar una posible movilización de ferrocarrileros durante la reestructuración del gobierno cardenista después de la expulsión de Calles, aun cuando fuera para promover reformas políticas y sociales.

La claridad llegó en abril de 1938. Entre el 17 y el 22 de ese mes, el proyecto de Ley para crear la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México fue turnado, primero, a la Cámara de Diputados y después al Senado. De forma similar a otras propuestas legislativas, la discusión y aprobación del proyecto no tardó mucho

⁴²⁶ Telegrama de Antonio Meraz, secretario local de la Sección 18, para el presidente de la República, México, D.F., 24 de septiembre de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.

⁴²⁷ Telegrama de Roberto de los Santos, secretario local de la Sección 16, para el presidente Lázaro Cárdenas, México, D.F., 21 de septiembre de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.

⁴²⁸ Sobre ese asunto en el exp. 562.11/130 sólo se encuentran evidencias de las Secciones sindicales citadas.

⁴²⁹ Gilly, *El Cardenismo*, 1994, pp. 243-244.



tiempo. No obstante, la ley motivó ciertas críticas y algunos acalorados intercambios de opiniones entre los legisladores. En la Cámara de Diputados, Margarito Ramírez, ferrocarrilero de primera profesión, defendió la propuesta del presidente bajo el argumento de que el proyecto era del interés del sector obrero nacional “y que los ferrocarrileros venían luchando por esa conquista desde hace tiempo”, por estos motivos pedía desechar todos los procedimientos legislativos, considerando la ley como urgente y “obvia resolución”. Por su parte, el diputado Miguel Flores Villar señaló un punto clave: la ley no mencionaba los mecanismos para saldar “la cuantiosa deuda de los ferrocarriles”.⁴³⁰

Ya en el Senado, el ferrocarrilero Félix C. Rodríguez preparó un estudio sobre las condiciones materiales de FNM y sus trabajadores, mismo que leyó en tribuna. La investigación afirmaba que “[...] Los buenos trabajadores sindicalistas no son siempre los buenos trabajadores técnicos”.⁴³¹ Rodríguez además de ser senador y ferrocarrilero era agremiado del STFRM, cuya experiencia de trabajo, decía, lo había guiado en su estudio sobre los diferentes departamentos, con la intención de brindar al Sindicato un panorama sobre la situación de la empresa y no defraudar en esta nueva tarea administrando las Líneas Nacionales. Por ello, desde la tribuna legislativa pidió al Sindicato que nombrara a los mejores elementos técnicos con los que contaba para no replicar la situación del Ingenio de Zacatepec.⁴³² Al final de su intervención, el senador advertía la injerencia del Sindicato

⁴³⁰ s/a, “Esta aprobada la Ley de los Ferrocarriles”, *Excélsior*, 19 de abril de 1938. En 1920, Margarito Ramírez laboraba como conductor de locomotoras, en abril de ese año, después de que Álvaro Obregón suspendiera su gira electoral por el país para visitar la ciudad de México, ayudó al candidato presidencial a escapar de la capital. La noche del 11 de abril, Obregón salió de la casa de Miguel Alessio Robles en la colonia Roma, al ver que era perseguido por algunos policías; urdió una maniobra de escape que consistió en saltar del auto donde viajaba y dirigirse a la estación de Buenavista, hecho que logró con la ayuda de algunos amigos, quienes lo condujeron hasta la colonia Guerrero, donde, con ayuda de Margarito Ramírez, disfrazado de garrotero abordó un vagón de carga que lo condujo hasta Morelos para posteriormente dirigirse al estado de Guerrero, donde lo esperaban sus aliados políticos. Por este acontecimiento Ramírez ganó el favor del próximo presidente, quien impulsó su carrera dentro del gremio ferrocarrilero y de FNM. Véase Ávila, *Álvaro Obregón*, 2023; Olivera, *Testimonios sobre el México posrevolucionario*, 2018. Por su parte, desde mediados de 1938, Miguel Flores del Villar junto con Ramón Iturbide encabezaron en la Cámara de Diputados la formación del Frente Constitucionalista Democrático Mexicano, cuyo objetivo era oponerse a la política izquierdista y obrerista del cardenismo. Ambos personajes fueron acusados por la dirección del Partido de la Revolución Mexicana de dividir al partido por sus ideas y propuestas, véase: González, *Prensa y poder político*, 2006.

⁴³¹ s/a, “Desaparece el Departamento de Ferrocarriles y se crea la Administración Obrera”, *Excélsior*, 22 de abril de 1938.

⁴³² El Ingenio Cooperativo Emiliano Zapata, ubicado en Zacatepec, Morelos, fue inaugurado el 5 de febrero de 1938, construido a solicitud de un grupo de campesinos y administrado por un Consejo Obrero Campesino. De acuerdo con Juan M. Aurrecochea, “la idea era crear un ingenio azucarero que beneficiara a los hijos de ejidatarios que no tenían tierra”. Rubén Jaramillo fue el representante de los campesinos y formuló

en la administración, la cual calificó de exagerada, al respecto dijo: “[...] Hay trabajadores humildes que son buenos líderes sindicales, pero hay que observar que no les da derecho de confundir a su líder con un técnico obrero”. Con ello establecía una distinción entre quienes debían de ser los responsables de la administración: los “elementos técnicos”, por sobre los líderes sindicales y el grueso de los ferrocarrileros. Al final, los representantes sindicales fueron los encargados de dirigir la mayor empresa de transporte.

La aparente falta de experiencia en asuntos administrativos fue una opinión sostenida y difundida por la prensa de la época para desprestigiar a la Administración Obrera. Además, hubo algunas voces que secundaron estos señalamientos, entre ellas las del citado Mario Montalvo, quien consideraba que entre el gremio ferrocarrilero no había más de una docena de trabajadores “expertos ferrocarrileros, ampliamente capacitados para que se echaran a cuestras la administración del sistema”. Por ello, presentó al presidente una terna de candidatos que definió como “conocidos, competentes y honrados”, estos eran: el ingeniero León Salinas, “no es agremiado pero es amigo de los Ferrocarrileros porque ha convivido con ellos por largos años”; Francisco Pérez; Manuel Castillo; Nicolás Procel, “Honesto y muy estimado por el gremio, no es del Sindicato, pero es amigo de los trabajadores”; Benjamín Méndez; Rafael S. Martínez y Salvador S. Guillen.⁴³³ Aunque en su terna aparecían miembros del STFRM, los calificativos más elogiosos fueron para quienes no eran agremiados, cuestionando con ello la capacidad de los dirigentes sindicales de conducir los destinos de FNM.

El maquinista Juan B. López compartía esa opinión, así lo hizo saber al presidente: “para que conozca ud. el sentir de la Mayoría del Sindicato Ferrocarrilero, QUE NO QUIERE que Miembros de su Sindicato sean los que se encarguen de Administrar [...] porque los únicos BENEFICIADOS, serían los LIDERES que desde hace años nos vienen explotando”. De manera categórica afirmó “Nunca el obrero ha sido buen administrador”, por dos razones, la primera, su falta de experiencia en asuntos administrativos; la segunda, “porque

la petición a Cárdenas, el líder agrarista manifestó que su propuesta iba en sintonía con el Plan Sexenal. Además, Jaramillo fue el primer presidente del Consejo de Administración. Aurrecoechea señala que fue la ineficiencia, la corrupción, la inexperiencia y la desorganización lo que llevó al fracaso de las experiencias autogestivas, como en el caso del ingenio de Zacatepec. Aurrecoechea [et. al.], *De hacienda, cañeros y paraestatales*, 1993, pp. 132-138.

⁴³³ Carta de Mario Montalvo para el Gral. Lázaro Cardenas, México, D.F., 1 de junio de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.22/130, s/f. Mayúsculas en el original.



en toda administración donde los obreros gobiernan, los ‘ganones’ son los líderes y los trabajadores las víctimas, porque somos quienes pagamos ‘los vidrios rotos’”.⁴³⁴ De acuerdo con la evidencia documental, si bien opiniones como la de los rieleros Montalvo y López no fueron comunes, se suman a las muestras de descontento y desacuerdo con que fueran los ferrocarrileros quienes estuvieran al frente de la empresa ferroviaria; así mismo, las mismas contrastan con el ánimo y la euforia que despertó el anuncio de la nacionalización de los ferrocarriles y la propuesta de su administración obrera.

4.4 EL PROCEDER DE LA ADMINISTRACIÓN OBRERA

El Consejo de Administración obrero estaría integrado por siete miembros electos por el STFRM, quienes serían supervisados por dos controles oficiales designados por la Secretaría de Hacienda, los cuales “tendrán a su cargo la vigilancia de la Administración Obrera”. El diario *Excélsior* definió esta situación como una “sobrevigilancia” por parte del gobierno federal hacia los ferrocarrileros.⁴³⁵ Por otra parte, el proyecto de ley definía a la Administración Obrera como una “organización pública descentralizada del Gobierno” y agregaba que “tendría personalidad jurídica y patrimonio propio”.

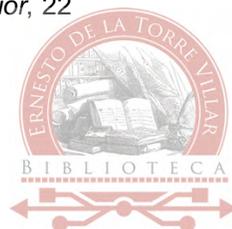
Por otra parte, aunque el Artículo 3º mencionaba que la AO detentaría todas las facultades para administrar su patrimonio, no siempre resultó así. Desde los primeros meses, la fricción entre el Consejo de Administración y el gobierno fue patente. Primero, porque los artículos 9º y 10º establecieron una serie de candados sobre las acciones que el Consejo de Administración podía ejercer sobre los bienes nacionalizados. El actuar de la OA estaba determinado por contar con el acuerdo y la autorización expresa del Ejecutivo para la construcción de nuevas líneas y ramales, contratación de empréstitos, elaboración de planes anuales de trabajo, presupuesto y otorgar contratos, entre otros.⁴³⁶

En segundo lugar, el gobierno estableció mecanismos económicos para mantener el control sobre la empresa. Entre esos compromisos estuvieron: invertir, al menos, el 5.36% de los ingresos brutos para adiciones y mejoras en vías y equipo de transporte; cuando los ingresos brutos fueran de 125 millones de pesos o más, entregarían al

⁴³⁴ Carta de Juan B. López para el Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 1 de septiembre de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.22/130, s/f. Mayúsculas y subrayado en el original.

⁴³⁵ s/a, “Desaparece el Departamento de Ferrocarriles y se crea la Administración Obrera”, *Excélsior*, 22 de abril de 1938.

⁴³⁶ *Ibid.*



gobierno el 5.64% de los mismos y, en caso de que los ingresos fueran inferiores, cederían sólo el 3.64%; mantener un coeficiente de explotación por debajo del 85% de los ingresos brutos, —dada la situación financiera de la empresa era muy difícil de cumplir— y, por último, la entrega de los excedentes después de cumplir con las obligaciones señaladas, estos serían distribuidos por el gobierno federal en partes proporcionales del 25% para adiciones y mejora; aumentar la base de participación del gobierno; para el fondo de previsión de los trabajadores y para contribuir a un fondo de reserva.⁴³⁷

De acuerdo con los artículos transitorios, durante el primer año de la AO ese dinero no sería entregado. A pesar de ello, las obligaciones fiscales terminaron por mermar las capacidades del Consejo de Administración Obrera, cuyos consejeros estuvieron obligados a realizar recortes presupuestales para la adquisición de refacciones y herramientas, eliminar puestos de trabajo considerados innecesarios, entre otras medidas. Pronto los ferrocarrileros se percataron que sin subsidios federales no podrían revertir la mala condición económica de la empresa, una situación que no era exclusiva de los recién nombrados administradores, sino consecuencia de las administraciones pasadas.

La manera en que fue presentada la ley sobre la Administración Obrera indica que estuvo basada en suposiciones de un buen desempeño a largo plazo y no en un estudio concreto de la situación material y financiera de la empresa. Tan sólo basta observar la falta de conocimiento sobre el valor total de los bienes nacionalizados. Este hecho fue dado a conocer por el general Mújica, quien describió al presidente sus múltiples intentos para que la Secretaría de Hacienda integrara una comisión para conocer el estado físico de los bienes y realizar un avalúo. La respuesta de Hacienda siempre fue negativa, “en virtud de que resultaría muy costosa y de que por ahora las actuales condiciones del Erario no soportarían la erogación que demandaría su sostenimiento”.⁴³⁸ No obstante, Mújica insistió en la urgencia sobre este asunto e hizo un llamado a tratarlo directamente con el secretario de Hacienda, Eduardo Suárez, quien, en palabras de Mújica, parecía

⁴³⁷ *Ibid.* El coeficiente de explotación es la medida utilizada para evaluar la eficiencia de operación de una empresa, representa la relación entre los ingresos y los egresos por concepto de gastos operativos.

⁴³⁸ Carta de Francisco J. Mújica al Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 14 de octubre de 1938, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.



no comprender la importancia de este asunto y lo que representaba para los futuros presupuestos la indemnización de los bienes nacionalizados.⁴³⁹

Bajo estas circunstancias, los consejeros de la AO contemplaron el aumento de las tarifas de transporte previamente aprobadas por el DAFNM como un mecanismo para incrementar los ingresos de la empresa y facilitar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales. Pero, días antes de entrar en vigor, surgió un debate sobre el aumento en los precios de los víveres y artículos de primera necesidad, según comentarios de comerciantes y empresarios. Desde el porfiriato, el tema de las tarifas de transporte de mercancías había sido un problema al momento de buscar conciliar los intereses de los grupos económicos, los usuarios del ferrocarril, las empresas privadas y el gobierno, “como puede comprenderse, con frecuencia lo que beneficiaba a unos obraba en perjuicio de los demás”, señaló la historiadora Sandra Kuntz.⁴⁴⁰ Para esa época, Kuntz analizó el movimiento de mercancías por volumen, distancia y su relación con el sistema de tarifas del Ferrocarril Central Mexicano. A partir de ello, concluyó que las tarifas privilegiaban el embarque en grandes cantidades —clasificados como carro por entero— en perjuicio de los pequeños y medianos comerciantes. Aunque esto sugiere el privilegio de los productos de exportación, la autora afirma que el grueso de las mercancías transportadas recorría una distancia media entre 300 y 450 kilómetros; es decir, regionalmente.

Por otra parte, a finales del siglo XIX los productos minerales desplazaron a los agrícolas, ocupando un lugar privilegiado en el conjunto de mercancías transportadas. Por lo tanto, desde sus inicios, el sistema ferroviario generó sus ganancias a partir del transporte de mercancías, particularmente minerales, en distancias medias; patrón que definió su funcionamiento hasta bien entrado el siglo XX.⁴⁴¹ Para finales de la década de 1930, ante la expansión de la industria nacional y la sustitución de importaciones, el transporte de mercancías y materias primas utilizadas en la producción de bienes manufacturados aumentó, situación que desde 1937 era palpable ya que, de acuerdo con Antonio

⁴³⁹ *Ibid.*, También, en la primera mitad de la década de 1940, el contralor Agustín González, nombrado en ese puesto en la recta final de la AO, presentó diferentes informes y memorándums donde expuso algunas de las características de la contabilidad de FNM, definió su sistema como lento, complejo y anticuado; además, reconoció que era llevado por personal poco calificado. Por lo tanto, la contabilidad de la empresa, sin importar su administración, fue un problema no resuelto durante la AO ni en los años posteriores. Véase Valencia, *El descarrilamiento de un sueño*, 2017.

⁴⁴⁰ Kuntz, *Empresa extranjera y mercado interno*, 1995, p. 130.

⁴⁴¹ *Ibid.*, *cfr.* Particularmente con los capítulos III y VIII.



Madrazo, presidente ejecutivo de FNM, circulaban diariamente por las Líneas Nacionales mil carros cargados ese año, a diferencia de los 300 o 400 movilizados anteriormente, “lo que indica a usted [refiriéndose a Cárdenas] el crecimiento y desarrollo de productos nacionales como consecuencia estado bonanciable (sic) impulsado vigorosamente por su digno gobierno”.⁴⁴² Por ello, el aumento de las tarifas en el transporte de mercancías no era un tema menor.

Previo al inicio de la AO, el Consejo de Administración determinó dos ejes para solventar la situación económica de la empresa, por un lado, la racionalización del trabajo y de los bienes; por otro, aplicar el nuevo sistema de tarifas autorizado durante el periodo del DAFNM.⁴⁴³ Aunque el DAFNM estableció un plazo de treinta días para presentar quejas en contra de los aumentos, “en inteligencia que la nueva Administración Obrera está lo mejor dispuesta a escuchar cualquier solicitud justa que se haga y que redunde en beneficio de la colectividad”.⁴⁴⁴ No obstante, los representantes de las cámaras Industriales y de Comercio, particularmente el sector minero, protestaron por los aumentos.

Así, desde finales de abril hasta la primera quincena de mayo hubo una intensa campaña de prensa en contra de las nuevas tarifas. Los empresarios y comerciantes, por medio de artículos y editoriales, argumentaron que los aumentos afectarían los precios de venta de mercancías, víveres y artículos de primera necesidad. En una columna de opinión, Alberto Terrones Benítez escribió: “[...] Dicha elevación de los fletes ferrocarrileros significará para las fuerzas económicas nacionales una sobrecarga anual de once millones de pesos, de los cuales, sin que exista la menor razón que lo justifique, corresponderán ocho millones a la industria minera nacional”.⁴⁴⁵ En consideración de Terrones, la medida era externa a la AO, eran los “economistas oficiales” de la Comisión de Tarifas, organismo dependiente de la SCOP, los responsables, mientras que los administradores obreros sólo ejecutaban una decisión en la cual no habían intervenido.

⁴⁴² Carta del Ing. Antonio Madrazo al Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 21 de mayo de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 261, exp. 513.5/7, s/f.

⁴⁴³ Días antes del inicio de la AO, las secretarías de Hacienda y Economía aprobaron el sistema de tarifas. Los administradores del DAFNM defendieron dicho aumento al reconocer las pérdidas de la empresa generadas por los bajos costos en los fletes.

⁴⁴⁴ s/a, “Más altos fletes a los minerales”, *Excélsior*, 28 de abril de 1938.

⁴⁴⁵ Alberto Terrones Benítez, “Los Ferrocarriles Nacionales de México. Su nueva administración y las tarifas de fletes”, *Excélsior*, 29 de abril de 1938.

Por su parte, el Consejo de Administración Obrero fijó su postura en contra de la campaña promovida por la industria minera. En la sesión del 2 de junio de 1938, los consejeros obreros autorizaron al gerente general y presidente del Consejo, Salvador J. Romero, disponer de todos los elementos y recursos económicos necesarios para contrarrestar las declaraciones negativas hacia la prensa. Además, Romero declaró ante el Consejo que existían “fuertes intereses” de comerciantes y mineros que obstaculizaban la implementación del nuevo sistema de tarifas.⁴⁴⁶

Romero enfatizó que el aumento en el precio de los artículos de primera necesidad obedecía a factores externos y no era consecuencia del precio del flete. Las denuncias de comerciantes e industriales “sólo pueden aceptarse como una natural resistencia del comercio para ceder una ínfima parte de sus utilidades a otros sectores que coadyuvan para el desarrollo de las actividades comerciales”, señaló. Además, aseguró que la AO: “tiene la seguridad y la comprobación debida de que los referidos aumentos están muy lejos de ser un factor determinante en el alza de precios”.⁴⁴⁷ Conrado C. Rochín sostuvo que quienes acusaban a la AO por esta medida desconocían en qué consistían las nuevas tarifas y que durante las negociaciones con el DAFNM los sectores indignados no presentaron queja alguna; incluso —señalaba una nota en el *Excélsior* del 5 de mayo—, “las cuotas últimamente fijadas eran bastante tolerables para todos los interesados en la industria minera”.⁴⁴⁸ Por ello, no eran comprensibles las protestas del sector minero.

A pesar de las razones presentadas por Romero y Rochín, el gobierno federal suspendió por 30 días la entrada en vigor del sistema tarifario,⁴⁴⁹ mostrando con ello la limitada autonomía que podía ejercer la AO en temas que le concernían y afectaban su

⁴⁴⁶ Acta 12, Ciudad de México, 2 de junio de 1938, en CEDIF, Fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, ff. 38-42.

⁴⁴⁷ s/a, “No se afectará el precio de las subsistencias con la nueva alza de tarifas”, *Excélsior*, 7 de mayo de 1938.

⁴⁴⁸ s/a, “No afecta a los precios las tarifas por arrastre”, *Excélsior*, 26 de abril de 1938; s/a, “Los precios y las tarifas ferroviarias”, *Excélsior*, 5 de mayo de 1938. En sus declaraciones, Rochín diferenció tres tipos de tarifas: las de arrastre, las de almacenamiento y las de carga. La primera correspondía al servicio proporcionado a las industrias y comercios para mover carros cargados o vacíos situados en la jurisdicción de los establecimientos; por su parte, el aumento en las tarifas de almacenamiento tenía como objetivo reducir la saturación de las bodegas, “que viciosa e indebidamente han venido usando como si fueran propias numerosos consignatarios, en perjuicio de otros y en espera de ocasión propicia para vender sus mercancías”, una situación que sólo afectaba a los morosos, decía Rochín, que no retiraban sus mercancías durante las primeras 48 horas sin costo.

⁴⁴⁹ Acta 6, Ciudad de México, 14 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, ff. 17-21.

funcionamiento. Los reclamos de los empresarios mineros, industriales y comerciales fueron acompañados de quejas de los trabajadores del Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana, quienes denunciaron que el incremento en el transporte de minerales traería consigo la reducción de salarios de los mineros y un reajuste de trabajadores en esa rama industrial.⁴⁵⁰ En el plazo propuesto por el gobierno, de nueva cuenta, el tema sería estudiado, tomando en consideración el punto de vista de los afectados.⁴⁵¹

La presión del sector minero logró la completa suspensión del sistema de tarifas. Si bien los aumentos de las materias primas y otros productos derivados de la industria minera habían sido detenidos, otros —aunque en menores proporciones— habían entrado en vigor, entre ellos las alzas en el transporte de frutas y legumbres, azúcar, sal, manteca y carbón vegetal, tal y como lo afirmaron los ferrocarrileros Benjamín Méndez y Felipe R. Tobin en su informe para la AO. A partir de lo anterior, aunque la OA era autónoma en sus decisiones administrativas, la existencia de otros mecanismos, particularmente económicos, y su subordinación ante otros organismos (en este caso el de la Comisión de Tarifas de la SCOP), comprueba que la Administración Obrera era en realidad el brazo ejecutor de la política ferroviaria federal sin intervención en la misma, a pesar de pretender y defender su autonomía.

Cancelar las nuevas tarifas buscó evitar confrontaciones con el sector minero y con otros grupos de poder económico, sobre todo, después de la expropiación petrolera y los conflictos con las empresas extranjeras expropiadas en marzo de 1938. A pesar del furibundo discurso obrerista del cardenismo, por cuestiones políticas las demandas de los empresarios mineros hicieron recular al gobierno, manteniendo el mismo sistema tarifario, el cual no había sufrido grandes modificaciones desde el porfiriato. Es decir, el transporte masivo de minerales fue privilegiado sobre los productos no industriales, como alimentos o artículos de primera necesidad, los cuales tenían una relación estrecha con

⁴⁵⁰ Adler, "La administración obrera", 1988.

⁴⁵¹ s/a, "Quedó aplazada por un mes la aplicación de la nueva y alta tarifa ferroviaria", *Excélsior*, 14 de mayo de 1938.



las condiciones materiales de los sectores populares de la ciudad de México y del resto del país.⁴⁵²

Aunado al revés económico que representó la cancelación de las nuevas tarifas, en los primeros días de la AO, Salvador J. Romero, denunció recibir la administración “sin un solo centavo en la Tesorería”. De acuerdo con él, la Secretaría de Hacienda extrajo 900 mil pesos de los fondos de la compañía, cuando existían “compromisos muy fuertes de dinero que debe de afrontar la nueva Administración”.⁴⁵³ Al momento de asumir la gestión de las Líneas Nacionales, había un adeudo de cerca de un millón de dólares por renta de locomotoras y carros de transporte; a su vez, la adquisición de equipo nuevo ascendía a casi 6 millones de dólares, además de los pagarés vencidos por 200 mil dólares. Situación agravada por la necesidad de abastecer de materiales, refacciones y herramientas a todos los almacenes y los talleres del país para el servicio diario, de no ser atendidas estas circunstancias “se registrarán muchos trastornos en los trabajos de producción y de mantenimiento de equipo”, declararon los administradores obreros.⁴⁵⁴

Al no disponer de mayores ingresos y la falta del dinero sustraído por Hacienda de la Tesorería —con la cual habían negociado la devolución—, la AO ideó formas para ahorrar mediante la reorganización administrativa de FNM. El consejero obrero Elías Terán propuso que los sueldos de los Oficiales Mayores fueran reducidos a mil pesos mensuales, moción que recibió el apoyo unánime del resto de consejeros.⁴⁵⁵ Por otra parte, los salarios de funcionarios, directivos, personal de mando y personal de categorías superiores fueron recortados.⁴⁵⁶ Así comenzó la reorganización en todos los Departamentos, particularmente, había un deseo de eliminar puestos de confianza y de dirección que no fueran fundamentales para el servicio ferroviario.

De acuerdo con lo anterior, comenzó el estudio de las condiciones de operación de todas las áreas de la empresa. La finalidad fue establecer el número de ferrocarrileros

⁴⁵² A finales de 1938, el aumento en las tarifas por flete de productos y artículos de primera necesidad fue revertido. El 28 de diciembre de 1938, la prensa informó que las tarifas de carro por entero de alimentos como maíz, arroz, frijol, azúcar, leña, mascabado y piloncillo, harina, entre otras, habían bajado “en beneficio de las clases consumidoras, que podrán adquirirlos a menores precios”, s/a, “Tarifas más bajas para el transporte”, *Excélsior*, 28 de diciembre de 1938.

⁴⁵³ Acta 2, Ciudad de México, 2 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, ff. 4-6.

⁴⁵⁴ *Ibid.*

⁴⁵⁵ *Ibid.*

⁴⁵⁶ López, *La Administración Obrera*, 1997.



excedentes para ser cesados o reubicados en otros Departamentos con escasez de personal. Sobre esto último, el señor Daniel del Arco, miembro del Consejo de Administración Obrera, informó que en los talleres de Nonoalco, así como en la oficina del Jefe General de Patio, existía un alto número de personal innecesario. Para conocer a fondo esta situación, el Consejo resolvió investigar y dejó esta tarea a cargo de Rafael S. Martínez.⁴⁵⁷ Según el informe de Del Arco, la situación de Nonoalco sucedía también en los patios de Empalme, Escobedo y San Luis Potosí, “todos a base de fuertes gastos”.⁴⁵⁸

A partir de las fuentes consultadas, puedo afirmar que en lugar de reducir el número de trabajadores en Nonoalco inició un proyecto de expansión de los talleres, en específico el taller de locomotoras. Además, en la ciudad de México, comenzaron obras de nuevas conexiones con las bodegas de industrias locales, la construcción de los puentes sobre el Gran Canal de San Lázaro y el levantamiento de la vía del Ferrocarril de Cintura. Por su parte, la ampliación y el acondicionamiento de los talleres tuvo como objetivo: “acelerar las reparaciones e iniciar la modernización sistemática de locomotoras y carros, para que, al mismo tiempo que se aumentaba la fuerza motriz y el parque vehicular propio, se ahorraran recursos”.⁴⁵⁹ La ampliación de Nonoalco contribuyó a la reparación y habilitación de cerca de 1 500 furgones abandonados en los talleres tanto de la ciudad de México como en Aguascalientes, con ello el número de carros rentados al extranjero fue reducido.⁴⁶⁰

4.5 EL COMPROMISO DE LOS FERROCARRILEROS CON LA ADMINISTRACIÓN OBRERA: PROPUESTAS Y PROYECTOS

En cada una de las sesiones del Consejo de Administración Obrera había un repaso de las situaciones más urgentes, así como de las medidas adoptadas para subsanar la condición de la empresa. En algunas de esas reuniones fueron dadas a conocer propuestas y proyectos por parte de los ferrocarrileros de los más variados oficios, cuyo objetivo era disminuir los gastos de operación de la compañía ferroviaria, secundando el programa

⁴⁵⁷ Acta 4, Ciudad de México, 9 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, ff. 12.

⁴⁵⁸ *Ibid.*

⁴⁵⁹ López, *La Administración Obrera*, 1997, p. 134.

⁴⁶⁰ Acta 10, Ciudad de México, 26 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, ff. 31-34; López, *La Administración Obrera*, 1997, p. 135.

de ahorro de los consejeros obreros. En otras ocasiones, las sugerencias llegaron a manos del presidente, todos y cada uno de estos planteamientos, argumentaron sus autores, tenían como finalidad contribuir a la mejora de Ferrocarriles Nacionales de México, demostrando la conciencia que existía entre los ferrocarrileros sobre los problemas financieros de la empresa y del compromiso asumido por ellos como administradores, no sólo en las altas esferas del Consejo de Administración, sino a ras de vías.

En el marco de la reorganización fueron trastocados intereses de la administración previa a la Administración Obrera, algunos de ellos afectaban los proyectos de ahorro que los administradores obreros buscaban implementar, lo cual provocó la resistencia de los ferrocarrileros para mantener las condiciones operativas mínimas. Ejemplo de esto, fue el caso del hijo del exgerente general de FNM, el ingeniero Antonio Madrazo, quien laboraba en la Superintendencia del Departamento de Electricidad y Telégrafos, cuyo puesto y sueldo fueron considerados innecesarios por el Consejo de Administración. Situación que se agravaba, dado que el vástago de Madrazo mantenía derechos de escalafón en otro Departamento. Por ello, los administradores consideraron suprimir el puesto, erogando lo necesario para su liquidación.⁴⁶¹

Casos como el anterior no fueron la excepción, sobre todo para los puestos considerados como innecesarios o que duplicaban funciones compartidas con otros ferrocarrileros. Por ejemplo, el puesto de inspector —quien garantizaba el funcionamiento correcto de las locomotoras mediante el mantenimiento preventivo— fue cuestionado dado que maquinistas, garroteros o fogoneros podían realizar esas labores. De acuerdo con Valencia, el despido de estos trabajadores fue más una medida política que económica, ya que las vacantes fueron ocupadas rápidamente por ferrocarrileros del STFRM, con lo cual fortalecieron su participación dentro de la empresa. Un hecho relevante sobre esta situación fue la denuncia de falta de preparación de los recién ascendidos.

Eliminar puestos considerados innecesarios y de confianza acarrió gastos inmediatos que, dada la situación económica de la empresa, hizo inviable implementar esta estrategia en grandes dimensiones. En comparación, aprovechar la fuerza de trabajo, como en el caso de los talleres de Nonoalco, arrojó mejores resultados, los cuales

⁴⁶¹ Acta 4, ciudad de México, 9 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, ff. 10-13.

redundaron en mantener el número de trabajadores bajo una dinámica más eficiente de la capacidad de trabajo que vino acompañada de ahorros monetarios para la empresa.

Por otro lado, en medio de la reorganización hubo hechos donde las autoridades de distintos departamentos defendieron las condiciones mínimas para poder operar. En este sentido, a finales de mayo de 1938, el ferrocarrilero B. E. Arias, ante la necesidad de ahorro entre los Departamentos, solicitó al Consejo de Administración que no fueran restringidas las compras de materiales, comprometiéndose a solicitar sólo lo indispensable. Arias afirmó que, desde la administración pasada, el Departamento que dirigía operaba con el número más bajo de ferrocarrileros en los últimos cinco años. Además, mencionó que siempre había practicado el ahorro, mediante medidas para reducir las erogaciones en la compra de materiales.⁴⁶² Por lo tanto, existieron acciones de resistencia ante las decisiones de la AO, dicha oposición estuvo enfocada en mantener estándares mínimos de operación del servicio de transporte ferroviario.

Otra de las medidas planteadas para evitar gastos innecesarios fue producir en los talleres los insumos para el mantenimiento y las reparaciones de locomotoras. Aunque los fundidores y paileros producían refacciones y herramientas en sus respectivos talleres, su fabricación era bajo demanda de alguna reparación en curso, no para satisfacer las necesidades de la industria ferroviaria local o nacional a mediano o largo plazo. Por ello, ante la necesidad de ahorros sustanciales —y por la falta de recursos y crédito en Estados Unidos—, se propuso que fueran fabricadas en los talleres de FNM. Sin embargo, las condiciones materiales y el número de equipos eran limitados para cumplir tales exigencias, por lo cual, era un proyecto a largo plazo y no una opción inmediata de ahorro.

El personal excedente sería la base de este proyecto, el cual acompañaría a la expansión de los talleres. El consejero Santos Fierro, de acuerdo con su experiencia, consideraba que era posible producir sapos, agujas, tuercas, tornillos, rondanas, entre otros artículos mediante la organización de cuadrillas “con personal excedente y equipo, así como estableciendo adecuados métodos de trabajo”.⁴⁶³ El proyecto también contempló la rehabilitación de maquinaria excedente en talleres “para que poco a poco se vaya

⁴⁶² Acta 10, ciudad de México, 26 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, ff. 31-34.

⁴⁶³ Acta 11, ciudad de México, 31 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, f. 35.



reconcentrando esta maquinaria hasta llegar a formar el Departamento que antiguamente existía en Aguascalientes”;⁴⁶⁴ entre los lugares propuestos estuvieron los talleres de No-noalco, Aguascalientes, Monterrey o Matías Romero. Al final, esta idea no prosperó.

El primer logro del programa de rehabilitación material fue la recuperación de cientos de gatos hidráulicos. La reparación de estos canceló la adquisición de dichas herramientas a la compañía estadounidense Duff, por un valor de 20 mil dólares, “teniendo en cuenta que en la mayoría de los talleres existe gran cantidad de gatos tirados y un verdadero desperdicio de estas herramientas, que puede aprovecharse”.⁴⁶⁵ Después del arreglo de estas herramientas, los maestros mecánicos fueron instruidos para llevar a cabo la distribución de los mismos de acuerdo con las necesidades de cada taller a nivel nacional. Fierro comentó que “si se logra la cooperación de todo el elemento de talleres, se obtendrían economías hasta de \$7,000,000.00 [...] u \$8,000,000.00 [...] de pesos anuales”,⁴⁶⁶ una suma nada despreciable dados los problemas económicos de FNM, pero que mantenía las medidas de rehabilitación y ahorro en un nivel inmediato, aunque no menor, con aquello que poseía la empresa.

Por otro lado, los trabajadores tuvieron propuestas similares a la AO. Los ferrocarrileros propusieron constituir empresas industriales productoras de insumos para la reparación y el mantenimiento de locomotoras y demás equipo rodante. Rosalío Sánchez, empleado del Departamento de Electricidad y Telégrafos, sometió a consideración de sus compañeros del STFRM la idea de fundar “una gran Cooperativa de Crédito destinada a financiar el establecimiento de empresas industriales manejadas por los trabajadores, para producir todos aquellos artículos que consumen los ferrocarriles y que no se producen en el País (sic), y en cuya adquisición gasta la empresa cuantiosas cantidades”.⁴⁶⁷ La propuesta buscó, primero, lograr el mayor número de economías posibles para que la empresa operara de manera eficiente; segundo, crear fuentes de trabajo, “en beneficio de la economía en general” y, por último, crear una institución de trabajadores, “manejada por ellos en la que puedan colocar ventajosamente sus economías”.⁴⁶⁸

⁴⁶⁴ *Ibid.*

⁴⁶⁵ *Ibid.*

⁴⁶⁶ *Ibid.*, f. 35.

⁴⁶⁷ Carta de Rosalío Sánchez para el General de División Lázaro Cárdenas, presidente de la República, México, D.F., 15 de marzo de 1939, en AGN, Presidentes-LC, Caja 646, exp. 521.7/453, f.4.

⁴⁶⁸ *Ibid.*

De acuerdo con lo anterior, aunque la propuesta de Sánchez buscó tanto el beneficio social para los ferrocarrileros que decidieran formar parte de la cooperativa como el ahorro para la empresa ferroviaria, mantenía el sentido capitalista sobre FNM. No obstante, a diferencia de los proyectos planteados por la AO, la fundación de cooperativas tenía una mayor trascendencia a largo plazo, ya que abría la posibilidad de desplazar la propiedad de las Líneas Nacionales hacia los ferrocarrileros.

Igual que la Sección 16, Rosalio Sánchez abogó para que los ferrocarrileros fueran los propietarios de FNM. Para ello, propuso la constitución de cooperativas que controlarían la operación de las Líneas Nacionales, lo único necesario era proceder con “[...] Plena conciencia de clase y amplio espíritu de responsabilidad bastan para el éxito de la administración obrera”. En este sentido, durante la AO hubo una participación de los ferrocarrileros ya fuese dentro o fuera de sus secciones sindicales en beneficio de la empresa, en varias ocasiones esto fue catalogado como un sacrificio necesario. Valores e ideas como la lealtad, la eficiencia, la pasión, el empeño y el incremento de los conocimientos técnicos fueron vistos como imprescindibles “para demostrar a enemigos y detractores de la clase obrera, que esta, es capaz no sólo de conservar y hacer producir la riqueza puesta en sus manos, sino de acrecentarla y llevarla a un estado de florecimiento que nunca alcanzó en épocas anteriores”.⁴⁶⁹

Después de repasar las necesidades de adquirir máquinas, herramientas, hierro y otras mercancías para el funcionamiento del ferrocarril, Sánchez llegó a la siguiente conclusión: para cumplir con esas exigencias era necesario desembolsar enormes sumas de dinero, las cuales, en el futuro cercano, quebrantarían la situación financiera de la empresa. Por lo tanto, su propuesta era conformar una Gran Sociedad Cooperativa de Crédito, mediante la cual financiarían “empresas industriales” dedicadas a la producción de “locomotoras, carros, material eléctrico, herramientas, maquinaria y productos de hierro en general”.⁴⁷⁰ La consolidación de estas industrias no sólo beneficiaría a los ferrocarriles, sino también, en una perspectiva amplia, al proceso de industrialización y modernización económica del país, la cual estaba en ciernes.

⁴⁶⁹ Exposición de motivos de Rosalio Sánchez para el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, México, D.F., 1 de marzo de 1939, en AGN, Presidentes-LC, Caja 646, exp. 521.7/453, ff. 6-8.

⁴⁷⁰ *Ibid.*



Las cooperativas eran una decisión de clase en beneficio de los ferrocarrileros, significaban la “posibilidad de que los trabajadores coloquen ventajosamente sus ahorros en instituciones propias”.⁴⁷¹ Una postura contraria a la asumida por la clase capitalista que, según Sánchez, estaba “empeñada [...] en el fracaso de las empresas cuya dirección está a cargo de los trabajadores” y, por lo tanto, “no va a hacer inversiones para el florecimiento de las empresas, por magnificas que sean las perspectivas”. Por ello, era tarea de la clase obrera y, en particular de los ferrocarrileros, “hacer todos los esfuerzos necesarios para salir airosos de la empresa que se han empeñado”; además de servir como una forma de reintegrar al trabajo a los “ferrocarrileros desplazados o a sus familiares”,⁴⁷² después de la crisis de desempleo durante los años veinte.

No obstante, al igual que otros proyectos, la propuesta de Rosalio Sánchez no pudo concretarse. Como los planes de la Sección 16 para socializar la propiedad de la empresa no se consolidaron, porque el gobierno cardenista, a pesar de su política en favor de la organización obrera, no renunciaría a la propiedad del sistema de transporte más completo de la época, el cual estaba enlazado con la política de industrialización. La existencia de estas ideas y proyectos dan cuenta de un intercambio y una ideología particular entre la clase trabajadora de la ciudad de México durante la década de 1930. No por nada en la capital de la República fructificó otro de los proyectos cooperativos más importantes de aquellos años, la cooperativa del rastro de la ciudad.⁴⁷³

A pesar de los proyectos para sanear la economía de FNM, la Administración Obrera estuvo envuelta en otras problemáticas. Entre ellas destacó una: el aumento de accidentes, donde estuvieron involucradas las tripulaciones de los trenes. Cuando el gobierno federal demandó una investigación, esta consideró la indisciplina de los

⁴⁷¹ *Ibid.*

⁴⁷² *Ibid.*

⁴⁷³ En abril de 1939, la Administración Obrera de los Rastros del Distrito Federal publicó un desplegado donde informó que el 15 de febrero de ese año, el Departamento del Distrito Federal entregó al Sindicato Único de Obreros de Matanza y Similares la administración de los Rastros de México, Tacuba, Tacubaya y otros de las delegaciones del Distrito Federal. La administración declaró el aumento del 30% a los salarios de los trabajadores y prometía, en cuanto contaran con los recursos suficientes, implementar seguro de vida, servicio médico eficiente para los trabajadores y sus familias, escuelas diurnas y nocturnas, bibliotecas y centros deportivos. Además, bajo el control obrero se comprometían a ofrecer un servicio social para el consumidor, “pondrá todo su empeño para que el precio de la carne baje a un nivel que pueda ser considerada, no como artículo de lujo, sino como de consumo ordinario para la clase trabajadora”. Véase “La Administración Obrera de los Rastros del Distrito Federal a la opinión pública”, *Excélsior*, 01 de abril de 1939.

ferrocarrileros era la fuente de ese mal, mientras que los rieleros alegaron ser víctimas de una oleada de sabotajes, orquestada por los propios enemigos del gobierno. Pronto, la prensa mantuvo una mayor vigilancia sobre la AO y, de nueva cuenta, su discurso tanto narrativo como gráfico contribuyó en la construcción de una imagen negativa de los ferrocarrileros y de su trabajo.

4.6 ENTRE LA INDISCIPLINA Y EL DEBER: OCASO DE LA ADMINISTRACIÓN OBRERA

En abril de 1939, en las páginas de *Excélsior* fue publicada la caricatura titulada “Ferromales” (ver IMAGEN IV), en ella tres hombres vestidos pulcramente en traje de tres piezas presentan un semblante de marcada preocupación y pronunciadas ojeras. El diálogo es el siguiente: “—El negocio va sobre rieles. ¿Por qué se apura?”, expresa uno, el otro responde: “—Precisamente por eso”. Tanto el título de la caricatura como el diálogo en la sátira gráfica, firmada por *Cabral*, aluden a la condición de apremio por la que atravesaba la Administración Obrera. A saber, un incremento de los accidentes registrados en las diferentes rutas del sistema ferroviario, los cuales afectaron el servicio de carga y de pasajeros, estos últimos fueron los más dramáticos debido al costo de vidas humanas.

Días antes de la publicación de esta caricatura, el 14 de abril de 1939, tuvo lugar uno de los peores accidentes ferroviarios: dos trenes de pasajeros colisionaron en el municipio de San Juan del Río, en el estado de Querétaro. Entre 20 y 40 personas fallecieron como consecuencia del accidente. A raíz de este acontecimiento, la prensa especuló sobre el número total de heridos y fallecidos, los reporteros aludieron siempre que las cifras habían sido proporcionadas por un testigo de la tragedia, quien, casi siempre, decidía permanecer en el anonimato. Los periódicos de la capital se encargaron de narrar “la horrenda catástrofe”, “los horrores de la cruenta tragedia”, las “visiones dantescas de la horrible tragedia”, siempre en un tono alarmista y refiriendo la información con adjetivos dramáticos y sensacionalistas. A pesar de lo escrito en la prensa, las consecuencias del accidente eran innegables, horas después del accidente llegaron al anfiteatro del Hospital Juárez, en la ciudad de México, 21 cadáveres, mientras que los heridos permanecieron en el nosocomio ferrocarrilero de Colonia.⁴⁷⁴

⁴⁷⁴ s/a, “Fueron las tripulaciones las causantes de la catástrofe”, *Excélsior*, 15 de abril de 1939.

IMAGEN IV FERROMALES



FUENTE: G. CABRAL, "FERROMALES", EXCÉLSIOR, 17 DE ABRIL DE 1939

Por otra parte, la prensa especuló sobre las razones del accidente, sin tener un consenso sobre sus razones. Pero, sin duda, la hipótesis que acaparó la atención de los medios fue la indisciplina laboral. De tal manera, la prensa engarzó dos cuestiones: la tragedia de los accidentes ferroviarios y la aparente falta de autoridad en la empresa gestionada por los rieleros. Esta situación generó un enorme capital político en contra del gobierno cardenista y su política en favor del sector obrero. Entre 1939 y 1940, el aumento de los accidentes ferroviarios provocó fuertes críticas hacia la AO, estas fomentaron una opinión negativa entre los lectores hacia los ferrocarrileros y su trabajo, hecho que influyó en el fin a la gestión obrera más importante en la década de 1930.

Como he mostrado a lo largo del capítulo, la prensa participó de manera activa durante los años de la Administración Obrera. Los principales diarios de la capital, como *Excélsior*, fueron la tribuna desde la cual los comerciantes, industriales, gobernantes y trabajadores lanzaron sus opiniones sobre cómo los ferrocarrileros conducían el destino de FNM. Aquí, sobre todo, he referenciado las campañas en contra de este experimento de gestión obrera, donde muchas veces no hubo certeza sobre los hechos ahí narrados,

como en la propia cobertura sobre los accidentes ferroviarios en la etapa final de la AO. Sin embargo, siguiendo a la historiadora Ana María Serna, cabe preguntar: “¿dónde está el límite entre la difamación y una exigencia de rendición de cuentas?”⁴⁷⁵ Aun cuando la prensa utilizó un lenguaje exagerado, dramático y sensacionalista, recabó y difundió las opiniones de amplios sectores sociales que eran asiduos usuarios del ferrocarril, quienes demandaron un servicio eficiente, como lo había prometido el general Cárdenas al momento de la nacionalización de los ferrocarriles.

Dado que las páginas de la prensa fueron una más de las esferas de los conflictos entre grupos enfrentados por intereses distintos, hay que mantener en tensión lo difundido en sus columnas. Esta situación quedó demostrada en el caso de la huelga de 1921 o durante las negociaciones por el aumento de las tarifas de transporte al inicio de la Administración Obrera. En este caso, durante su última etapa, la prensa responsabilizó a los ferrocarrileros de las tripulaciones de los trenes de ser los responsables de los diferentes accidentes que tuvieron lugar a lo largo del país, concentrando la atención en una aparente indisciplina por parte de la fuerza de trabajo.

Durante la AO hay dos periodos distinguibles por el aumento de accidentes ferroviarios: el primero entre mayo de 1938 hasta inicios de 1939; el segundo, entre febrero y marzo de 1940. A raíz de ello, a finales de marzo de 1939, el presidente Cárdenas ordenó a las secretarías de Gobernación y de Comunicaciones y Transportes investigar “por medio de su policía [...] con objeto de poner de manifiesto en quienes (sic) radica la responsabilidad de los hechos ocurridos”.⁴⁷⁶ La acción del presidente debe comprenderse en relación con la justificación que los administradores obreros ferrocarrileros esgrimieron: aparentes planes y acciones de sabotaje en contra del gremio ferrocarrilero. Al respecto Salvador J. Romero declaró: “[...] Los informes recibidos en la secretaría general son en el sentido de que elementos extraños a la Administración han venido cometiendo los actos punibles a que me refiero, y seguramente las autoridades competentes localizarán a los culpables”.⁴⁷⁷ Incluso, en la circular emitida en marzo por Cárdenas, hizo alusión a que la AO afirmaba la existencia de “pruebas fehacientes para comprobar que los

⁴⁷⁵ Serna, *Dolo y malicia*, 2021, p. 21.

⁴⁷⁶ Circular emitida por el presidente Lázaro Cárdenas a los Ciudadanos, Palacio Nacional, 21 de marzo de 1939, en AGN, fondo Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 219.

⁴⁷⁷ s/a, “Refutación de cargos”, *Excélsior*, 30 de marzo de 1939.

descarrilamientos ferroviarios ocurridos últimamente obedecen a factores extraños que manos criminales han puesto en juego para provocar tales accidentes y causar con ellos el desprestigio de la Administración Obrera”.⁴⁷⁸

Las investigaciones de las secretarías de Gobernación y de Comunicaciones y Transportes ayudan a comprender y dimensionar la gravedad de los accidentes durante el periodo de gestión obrera. En primer lugar, durante la primera oleada de accidentes, el ingeniero Melquiades Angulo Gallardo, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, sustituto de Francisco J. Múgica, mostró en su informe que, aparentemente, la mayor parte de los accidentes habían sido responsabilidad de los trabajadores ferrocarrileros en comparación con otros factores como el equipo defectuoso, los actos de sabotaje por rebeldes u otras causas (véase TABLA VIII).

TABLA VIII. ACCIDENTES OCURRIDOS EN LAS DIFERENTES LÍNEAS ADMINISTRADAS POR FERROCARRILES NACIONALES (1938)

Ferrocarriles	Negligencia de empleados	Vía Mala	Vía Obstruida	Equipo Defectuoso	Incendio	Manos Criminales	Rebeldes	Otras Causas	Total	Monto
Ferrocarriles Nacionales de México	204	114	14	84	13	2	6	25	462	\$1 308 905.56
Ferrocarril Interoceánico	12	24	-	11	-	1	-	3	51	\$63 357.92
Ferrocarril Oriental Mexicano	2	-	-	1	-	-	-	-	3	\$5 880.96
Ferrocarril Mexicano del Sur	-	10	-	-	-	-	-	-	10	\$6 337.57

FUENTE: Anexo 1, s/f, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, Exp. 513/176, f. 19.

Bajo dichos criterios, las condiciones de las vías y el equipo eran responsabilidad de los trabajadores, sumado al criterio de “negligencia de empleados”, el número de accidentes atribuido a los ferrocarrileros era el más alto. Si bien el mantenimiento y reparación tanto de vías como de equipo era competencia de los trabajadores, el abasto de insumos para su mantenimiento y reparación de vías y equipo rodante era

⁴⁷⁸ Circular emitida por el presidente de La República Lázaro Cárdenas a los Ciudadanos, Palacio Nacional, 21 de marzo de 1939, en AGN, fondo Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 219.

responsabilidad de pasadas administraciones y de la AO en turno. Es decir, esta era una problemática que no estaba restringida a la presente administración.

Contrario a una historiografía reciente que responsabiliza a los trabajadores ferrocarrileros del mal desempeño económico de FNM, habría que matizar algunas de las afirmaciones hechas; por ejemplo, que el Sindicato disfrutaba de cuantiosas prestaciones o calificar como excesivas sus demandas económicas. Generalmente, estas sentencias son hechas bajo la consideración de las relaciones obrero-patronales, sin poner en contexto cuestiones como el consumo o la inflación del periodo analizado. Es decir, puede comprenderse que políticamente las demandas de los trabajadores fueran excesivas, pero, atendiendo a contextos de crisis económicas, inflaciones, devaluaciones, escasez, entre otros factores, las demandas económicas de los rieleros atienden a una nivelación del nivel de vida y no a un privilegio, idea que ha contribuido a considerar a ciertos trabajadores industriales como la aristocracia obrera. Es decir, como parte de un sector bien pagado, altamente capacitado y organizado políticamente. Como he demostrado en esta investigación la realidad material de los ferrocarrileros no era tan diferente en comparación con otros trabajadores de la ciudad de México, estas circunstancias cuestionan las afirmaciones hechas en aquellas investigaciones, mismas que, hay que señalar, no han profundizado en la realidad material de los ferrocarrileros.

Como apunté anteriormente, la AO inició sus trabajos en condiciones críticas tanto en lo económico como en temas de aprovisionamiento de refacciones. La carencia de materiales en las estaciones y los talleres fue una consecuencia del estado financiero de la empresa, para resarcir esta condición fueron propuestas diferentes iniciativas, muchas de ellas articuladas por los propios ferrocarrileros. Debido a la escasez de estos enseres necesarios para la reparación y conservación de maquinaria y equipo rodante, el servicio de transporte fue puesto en riesgo a corto y mediano plazo, hay que recordar que hubo voces que abogaron por mantener el abasto mínimo de materiales para la operación diaria. Este contexto de crisis evidenció algunas malas prácticas en la compra de insumos, así como actos de corrupción.

De acuerdo con lo anterior, la gestión de Antonio Madrazo —tanto en el periodo privado como al frente del DAFNM— fue caracterizada por el dispendio de recursos y pagos de materiales a sobreprecio a proveedores extranjeros, generando ganancias para los

responsables de materiales en todos los niveles de la administración. En el primer caso, Romero hizo público que Madrazo pagaba a los periodistas \$50.00 pesos, “como gratificación correspondiente a los periódicos de la mañana”.⁴⁷⁹ En un primer momento, el Consejo de Administración suspendió esas “gratificaciones”; sin embargo, en pocos días, la prensa dejó de publicar notas e información en favor de la empresa ferroviaria y sus representantes.

Cancelar los pagos a la prensa representaba un ahorro mínimo, en comparación con los perjuicios que acarreaba salir del escenario público en medio de las campañas de desprestigio —primero por las tarifas de transporte y, después, por el incremento de accidentes—, esto tenía un mayor costo político y social. Ante este hecho, el consejero Elías Terán expresó que en esa misma situación estaba el STFRM. Por lo tanto, aunque era una cantidad pequeña, Terán sugería continuar pagando esos estipendios, un costo pequeño comparado “con el perjuicio que los periódicos harían impresionando mala opinión pública a propósito de la Administración Obrera”.⁴⁸⁰ Después de su intervención, el Consejo de Administración aprobó continuar pagando la misma cantidad a los periodistas.

Por otro lado, desde los primeros días de la AO, fue reconocida la escasez de materiales en los almacenes y los talleres.⁴⁸¹ Juan Velasco, miembro de la Comisión de Compras en la ciudad de México, mencionó que: “muy pronto no habrá materiales para los trabajos de talleres y movimiento de trenes, con perjuicios muy serios porque las compras se encuentran en suspenso”. Así, mientras las necesidades de provisión de materiales eran discutidas, salieron a relucir actos de corrupción en la compra de materiales al extranjero y de malos manejos con los desperdicios y chatarra. Un Inspector de apellido Amaya notó irregularidades en el manejo y entrega de chatarra y otros desperdicios de metal; por ello, solicitó autorización para contratar a dos ayudantes de vigilancia para controlar de manera más eficiente la entrega de los desperdicios de metal. La situación fue confirmada por el consejero obrero Santos Fierro, para él era un error entregar el

⁴⁷⁹ Acta 3, Ciudad de México, 6 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, ff. 7-10.

⁴⁸⁰ *Ibid.*

⁴⁸¹ Acta 2, Ciudad de México, 2 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Libro 1, f. 5.

desperdicio de materiales a las fundiciones, en lugar de aprovecharlo en plantas de la propia empresa para su reciclaje.

El robo de materiales era otra actividad que algunos ferrocarrileros adoptaron como estrategia de subsistencia. No obstante, los hurtos, sin ser su objetivo, causaban considerables afectaciones en el servicio ferroviario. Un hecho que ejemplifica lo anterior ocurrió en el tramo entre Ferrería y Tlanepantla, en los linderos del Distrito Federal y el Estado de México, donde trabajadores robaron más de 800 metros de alambre de cobre, material necesario para transmitir información a los trenes mediante el servicio de señales. A raíz de lo anterior, el paso de los trenes fue suspendido a la llegada y salida de la ciudad de México, hasta la rehabilitación del servicio telegráfico, como medida auxiliar, fue restablecido el servicio de señales luminosas, lo cual generó situaciones de riesgo de colisión entre trenes.⁴⁸²

Por su parte, algunos de los directivos de la empresa contribuyeron a la generación de riesgos y posibles accidentes al involucrarse en actos de corrupción en detrimento de la eficiencia de FNM. El fraude fue de los fenómenos más constantes, tal es el caso de un Inspector de Materiales de nombre Hernando, quien defraudó a la empresa ferroviaria al comprar en sobreprecio durmientes en mal estado. El Superintendente General Julián Hernández fue quien dio a conocer estos hechos, ya que trajo del sureste muestras de durmientes inservibles, mediante los cuales supieron de la “existencia de irregularidades”.⁴⁸³ Días después, el 31 de mayo de 1938, el Consejo de Administración Obrera supo que el Inspector de Materiales no había firmado ningún contrato, ya que entabló negociaciones directas con el proveedor de durmientes y pilotes, sin la fiscalización de FNM. Después de las reclamaciones de la AO, el vendedor se comprometió a reponer el material dañado y defectuoso —a pesar de su mala calidad—; pero, desistía de entregar el dinero recibido. Por las consecuencias de este hecho, el caso fue turnado al Departamento Legal, cuyas autoridades determinaron destituir al Inspector de Materiales y establecer acción legal en contra del proveedor.⁴⁸⁴ En otro acontecimiento, durante el último trimestre

⁴⁸² s/a, “Trenes sin indicación”, *Excelsior*, 13 de septiembre de 1940.

⁴⁸³ Acta 10, Ciudad de México, 26 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, libro 1, f. 33.

⁴⁸⁴ Acta 11, Ciudad de México, 31 de mayo de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, libro 1, f. 35.

de 1938, el Consejo de Administración dio a conocer el caso de robo de más de 26 toneladas de bronce, así como la continuidad de malas prácticas en el Departamento de Compras, “consecuentes de la falta de dirección interior que debiera cuidar el manejo del personal, la organización del sistema, el procedimiento en cotizaciones y la política de compras”.⁴⁸⁵

Si bien los trabajos de mantenimiento y reparación de vías eran responsabilidad de los ferrocarrileros, era necesario contar con los materiales indispensables para realizar dichas tareas. Esta situación no restó el compromiso de los rieleros hacia sus deberes, tan sólo puso sobre la mesa otros factores que contribuían al deterioro de la infraestructura y del equipo rodante del sistema ferroviario. Entonces, aunque el informe del secretario Melquiades Angulo atribuía entera responsabilidad de los accidentes al mal comportamiento y la falta de disciplina laboral, otros factores estuvieron relacionados con los accidentes agrupados en las columnas de “Vía Mala” y “Equipo Defectuoso”, los cuales alcanzaban un número similar a los atribuidos a la negligencia del personal.

Cabe cuestionar cuáles eran las condiciones materiales en que laboraban los ferrocarrileros, si contaban con las herramientas e insumos necesarios para desempeñar cabalmente sus labores y mantener condiciones óptimas tanto en la infraestructura como en el equipo rodante. En ocasiones, como en los casos de corrupción, situaciones ajenas a su control influyeron en la generación de riesgos para las tripulaciones de los trenes, los pasajeros y los ferrocarriles. En consecuencia, el deterioro de vías y equipo rodante estuvo relacionado con las malas condiciones económicas de la empresa a finales de la década de 1930. Por lo cual, es necesario poner en perspectiva las cifras presentadas en las investigaciones de las secretarías de Gobernación y de Comunicaciones y Transportes.

De acuerdo con el informe citado, la responsabilidad de los accidentes estuvo concentrada en tres Departamentos: Transportes, Vía y Talleres (véase TABLA IX), mismos que, como he señalado, eran la columna vertebral de la industria ferroviaria. Según las cifras, el personal de las tripulaciones era negligente y escapaba a los controles de vigilancia impuestos por la empresa, con ello la disciplina laboral era relajada y provocaba

⁴⁸⁵ Acta 31, Ciudad de México, 20 de octubre de 1938, en CEDIF, fondo Actas de sesión del Consejo de Administración de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, libro 1, f. 84.

los accidentes en los caminos de hierro. Como argumenté en el segundo capítulo, el personal de transportes —maquinistas, conductores, garroteros, fogoneros— gozaban de mayor autonomía en el trabajo a diferencia de otros ferrocarrileros, cualquier inconveniente en las vías era resuelto a partir tanto de la experiencia de los trabajadores como de los protocolos de seguridad determinados por la empresa. Por ejemplo, en caso de ocurrir alguna avería en la locomotora, el garrotero era el encargado de colocar señales a una determinada distancia para evitar la colisión con otros trenes.

Los accidentes donde hubo pérdida de material rodante (vagones, coches de pasajeros y locomotoras), despertaron la preocupación de las autoridades, dado que para reponer el equipo perdido fue necesario desembolsar recursos considerables. Las investigaciones hechas por las dependencias federales únicamente registraron dos tipos de accidentes, los cuales fueron los más frecuentes: los choques y los descarrilamientos. Las averías y la pérdida parcial o total de vagones y locomotoras requirieron de grandes sumas para poner nuevamente en circulación este material, se calcula que, entre mayo y diciembre de 1938, la AO destinó \$371,328.36 pesos para cubrir los desperfectos originados por los 135 choques y descarrilamientos.⁴⁸⁶ Un asunto que omitieron las diferentes investigaciones fueron las compensaciones a pasajeros y dueños de mercancías, en parte por “llevar atrasada su contabilidad y no reportan precisamente los costos de los accidentes de mayor importancia”. Tampoco contemplaron las indemnizaciones para familiares de ferrocarrileros muertos o lesionados, dado que fueron englobados en los accidentes cotidianos y no como accidentes extraordinarios. En cuanto a las víctimas no hubo certeza en el número tanto de trabajadores como de pasajeros fallecidos ni lesionados, tan sólo entre agosto y diciembre de 1938, fueron registrados 29 pasajeros muertos y 85 heridos, “además han muerto muchos trabajadores de los que no se informan en detalle porque los Ferrocarriles los engloban con los casos de accidentes de trabajo en talleres, oficina, vía”.⁴⁸⁷

⁴⁸⁶ Accidentes registrados en los Ferrocarriles Nacionales y Líneas Anexas, s/f, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 74. En 1938 el costo económico total por accidentes ascendió a \$1,384,482.01 pesos, esta suma contempló los siniestros en Ferrocarriles Nacionales de México, el Ferrocarril Interoceánico, Ferrocarril Oriental de México y en el Ferrocarril Mexicano del Sur.

⁴⁸⁷ Informe que rinde el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Ing. Melquiades Angulo Gallardo al presidente de la República, México, D. F., 17 de abril de 1939, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 10.



TABLA IX: TIPOS DE ACCIDENTE Y RESPONSABILIDAD DE LOS DEPARTAMENTOS

Tipo de accidente	Negligencia del personal de transporte	Negligencia del personal de vía	Negligencia del personal de Fuerza Motriz y Maquinaria
Choque	81	1	2
Descarrilamiento	42	8	1

FUENTE: Accidentes registrados en los Ferrocarriles Nacionales y Líneas Anexas (Administración Obrera) debido a la negligencia del personal (1° de mayo al 30 de diciembre de 1938), s/f, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, Exp. 513/176, f. 74.

El segundo periodo de accidentes fue entre febrero y marzo de 1940, durante el cual fue registrado el mayor número de accidentes en la Administración Obrera: 800 percances de diferentes magnitudes, clasificados de la siguiente forma: 284 por negligencia de los empleados, 207 por vías en mal estado, 31 por vía obstruida, 173 por equipo defectuoso y 105 por “otras causas”,⁴⁸⁸ sin especificar los criterios de esta última clasificación, tan sólo un año antes sólo 28 siniestros fueron clasificados así, lo cual representó un aumento considerable en 1940.

En este periodo, las autoridades federales atribuyeron los accidentes a las faltas provocadas por los ferrocarrileros “en vista haberse relajado disciplina entre personal en general”.⁴⁸⁹ Agustín Leñero, mediante telegrama, resumió al presidente Cárdenas la situación que, según el titular de la SCOP, prevalecía en las Líneas Nacionales: un ambiente casi anárquico entre las filas de la fuerza de trabajo rielero, causado por la pérdida de autoridad de los administrativos, lo cual “ha desmoralizado al personal y fomentado la indisciplina”.⁴⁹⁰ Así, el titular de la SCOP, Melquiades Angulo Gallardo, estimó que los siniestros no eran sancionados en su justa dimensión.

En ocasiones, los responsables eran multados con tan sólo 25 marcas de demérito en su hoja de servicios,⁴⁹¹ “para mal ejemplo, desaliento y disgusto de los demás trabajadores que cumplen con su deber”; además, ante el bajo número de marcas de demérito,

⁴⁸⁸ Pérez, *La Administración Obrera*, 1997.

⁴⁸⁹ Telegrama del secretario particular, Lic. Agustín Leñero, para el presidente Lázaro Cárdenas, Palacio Nacional, Ciudad de México, 5 de julio de 1939, en AGN, Presidentes-LC, caja 619, exp. 513/176, f. 61.

⁴⁹⁰ Informe que rinde el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Ing. Melquiades Angulo Gallardo al presidente de la República, México, D. F., 17 de abril de 1939, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 11.

⁴⁹¹ En 1908, el Reglamento Brown estableció el sistema de sanciones utilizado en la industria ferroviaria, el cual otorgaba marcas de mérito y demérito en la hoja de servicios de cada ferrocarrilero. De acuerdo con el número de marcas era la sanción recibida, la cual iba desde la suspensión temporal hasta la destitución. Después de algún tiempo, las marcas de demérito desaparecían del registro de los trabajadores, haciendo borrón y cuenta nueva. Aunque hubo modificaciones en el sistema de sanciones, el principio del registro de marcas permaneció, véase Ebergenyi, “Primera aproximación al estudio”, 1982.



añadía el secretario: “prácticamente se les autorizaba a chocar otras tres veces más en los tres meses siguientes sin separarlos del servicio”, ya que eran requeridas 100 marcas de demérito para que el ferrocarrilero en cuestión fuera destituido.⁴⁹²

Algunos acontecimientos en los patios de las terminales en la ciudad de México ejemplifican cómo los ferrocarrileros aprovecharon el sistema de sanciones para salir indemnes de los accidentes en que estuvieron involucrados.⁴⁹³ El conductor de la locomotora 1106, de apellido García, y el maquinista Mafra el 3 y 12 de julio de 1938 fueron responsables de chocar, primero, contra la máquina de patio 1259 —conducida por López y el maquinista Suárez—; posteriormente, con la máquina 1324. Mafra fue el único que recibió una amonestación y 25 marcas de demérito por los dos incidentes. El 22 de octubre, la tripulación de la máquina 1106 tuvo otro percance, hasta ese momento Mafra fue destituido, a pesar de no haber sido responsable del siniestro.

Por otra parte, la tripulación de la locomotora de patio 1089 vivió una situación similar, sólo el choque de la máquina con algunos automóviles en las cercanías del patio de maniobras, el 1 de noviembre de 1938, provocó que la tripulación fuera destituida. Antes de ello, el único castigo recayó sobre el maquinista Posada con 10 marcas de demérito. Entre junio y noviembre de 1938, al menos otras cuatro tripulaciones estuvieron involucradas en dos o más accidentes; pero, las sanciones, la mayoría de las veces, fueron algunas marcas de demérito, sin sobrepasar las 25 marcas.⁴⁹⁴

Si bien esta clase de siniestros no representaron enormes gastos (los 11 accidentes entre junio y noviembre de 1938 tuvieron un costo total de \$18,687.27 pesos), la destrucción de equipo rodante causó afectaciones al servicio de transporte cada vez más

⁴⁹² Informe que rinde el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Ing. Melquiades Angulo Gallardo al presidente de la República, México, D. F., 17 de abril de 1939, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 11.

⁴⁹³ La prensa cubrió, sobre todo, los siniestros ocurridos a lo largo de las vías, ya que fueron los que causaron mayor sensacionalismo por el número de muertos y heridos, así como por los daños causados al material rodante. En el caso de la capital del país, los accidentes ocurrieron en las zonas aledañas a la ciudad de México y en otros casos tuvieron lugar en los patios de maniobras, con locomotoras más pequeñas y sin las consecuencias en términos económicos y de vidas que otros incidentes; por lo tanto, no recibieron la misma atención por parte de la prensa.

⁴⁹⁴ Estado que manifiesta el número de accidentes de trenes por negligencia de empleados, ocurridos en las distintas Divisiones del sistema durante el periodo de mayo de 1938 a enero de 1939, s/f, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 76.

perceptibles.⁴⁹⁵ Desde la década anterior, las quejas por falta de locomotoras, vagones de pasajeros, coches de *express* y carros de carga eran constantes, así como la demanda de recursos para acciones de conservación y mejora tanto de vías como de equipo. Por lo tanto, este tipo de acontecimientos no fueron una novedad durante la AO. No obstante, la prensa prestó más atención a los accidentes durante este periodo.

A pesar de la destrucción material causada por los siniestros, los talleres de Nonoalco figuraron como el centro más importante de rehabilitación de material rodante, particularmente, de locomotoras. Incluso, de aquellas que estaban en desuso antes de 1938, como el caso de la locomotora 2534, esta “salió de los talleres de Nonoalco, equipada con los más modernos adelantos, entre ellos el calentador de agua ‘Coffin’ [...] y que habla elocuentemente de la competencia y pericia de los trabajadores de dichos talleres”.⁴⁹⁶ Entre mayo de 1938 y julio de 1940, en Nonoalco fueron reparadas y rehabilitadas, al menos, 9 locomotoras más.⁴⁹⁷ Así, quedó demostrado que los planes de ampliación de la infraestructura y la ocupación de mano de obra excedente reforzó la capacidad de reparación en los talleres, tanto Nonoalco como en las ciudades de Puebla, Querétaro, San Luis Potosí y Cárdenas, cada una de ellas con un rol protagónico en esta tarea.

Tanto las autoridades como los usuarios —de acuerdo con lo publicado por la prensa— consideraron que la indisciplina era la razón principal de los accidentes ferroviarios. Las autoridades consideraban que la pérdida de control sobre los ferrocarrileros era consecuencia de la falta control y vigilancia por parte de los jefes y los oficiales, ya que la AO había implementado nuevos mecanismos de negociación y resolución de conflictos intergremiales. En lugar de una imposición vertical, optó por la constitución de comisiones mixtas, organismos integrados por autoridades de la empresa y representantes sindicales. Dichos cuerpos colegiados eran responsables de dirimir y sancionar las faltas cometidas por el personal ferroviario. Sin embargo, sus resoluciones eran impugnadas por el STFRM, debido a la presión hacia los representantes sindicales las sanciones eran revertidas o atenuadas.

⁴⁹⁵ Telegrama del secretario particular, Lic. Agustín Leñero, para el presidente Lázaro Cárdenas, Palacio Nacional, Ciudad de México, 5 de julio de 1939, en AGN, Presidentes-LC, caja 619, exp. 513/176, f. 61.

⁴⁹⁶ s/a, “Locomotora reconstruida en Nonoalco”, *Ferrolales*, septiembre de 1937.

⁴⁹⁷ Informe de las locomotoras que resultaron averiadas en choques y alcances ocurridos del 1º de mayo de 1938 al 31 de julio de 1940, elaborado por Pedro de León Palacios, México, D.F., 8 de agosto de 1940, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, s/f.

Preocupado por esta situación el señor A. Arenal, oficial de división, expresó lo siguiente a Salvador J. Romero: “Puede usted estar seguro que los oficiales divisionales no desconocemos nuestras obligaciones ni nos sentimos acobardados para imponer la disciplina, pero tenemos que lamentar la falta de un apoyo efectivo que debiera existir para rendir [frutos] apreciables para el futuro de la Administración, pues de otra manera no podría esperarse un resultado beneficioso”. Consciente de la situación por la que atravesaba la industria ferroviaria, reconoció que el éxito o el fracaso de la AO “va íntimamente ligado al patrimonio y porvenir de todos los elementos ferrocarrileros”.⁴⁹⁸

La constitución de comisiones mixtas para regular las relaciones obrero-patronales dentro de la industria ferroviaria muestra que la AO tuvo intenciones de flexibilizar la estructura jerárquica predominante en el mundo del trabajo ferroviario. Otra muestra del intento por reformar el sistema altamente jerarquizado fue la elección de jefes y oficiales, quienes comenzaron a ser electos mediante asambleas de trabajadores, situación que derivó en luchas internas por lograr que esos puestos fueran ocupados por personas afines a determinados grupos de ferrocarrileros. Esto ocasionó la formación de camarillas entre los gremios, al final, quienes resultaran electos sintieron un compromiso con aquellos que impulsaron su candidatura.⁴⁹⁹

La pérdida de autoridad estuvo motivada por el temor a ser removidos por los ferrocarrileros organizados y no por la AO, lo cual podía llevarse a cabo mediante el empleo de la cláusula de exclusión del contrato colectivo. Dicha medida facultaba al sindicato a exigir la renuncia de aquellos ferrocarrileros que hubieran sido expulsados o que hubieran renunciado a la organización. En el caso del STFRM, su uso tuvo una finalidad política, al ser utilizada como mecanismo de exclusión de opositores de organizaciones minoritarias.

Con las restricciones impuestas por los Comités de Ajustes a los jefes y oficiales para imponer sanciones a las faltas cometidas por los ferrocarrileros, los mecanismos de control de la mano de obra ferroviaria fueron debilitándose. Aunado a ello, fomentaron la pérdida de autoridad de los administrativos y la relajación de la disciplina laboral entre los rieleros. Por esto, la historiografía sobre la Administración Obrera ha reconocido la

⁴⁹⁸ Carta de A. Arenal B. para S. J. Romero, Venegas, San Luis Potosí, 6 de enero de 1939, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 145.

⁴⁹⁹ Telegrama del Secretario Particular, Lic. Agustín Leñero, para el presidente general Lázaro Cárdenas, Palacio Nacional, 5 de julio de 1939, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 61.



consolidación del sindicato durante este periodo al lograr mayor injerencia en la administración y en la promoción de sus intereses en detrimento de las autoridades de la empresa, que en este caso eran sus propios compañeros.

De acuerdo con lo anterior, estos acontecimientos expresaron la dualidad asumida por el STFRM durante la Administración Obrera. Por un lado, continuaron representando los intereses de sus agremiados; por el otro, fueron responsables de la conducción de FNM, dado que los consejeros habían sido nombrados por ellos mismos. A los ojos de los ferrocarrileros, el Sindicato había asumido un carácter mixto, sin delimitación de funciones como patrón —a diferencia de lo que había sucedido con el DAFNM—, “esto implica en nuestro concepto la pérdida de su personalidad como entidad sindical de resistencia, porque no podría ser juez y parte al resolver sobre reclamaciones que dieran lugar sus actos administrativos”.⁵⁰⁰

Toda esta situación de accidentes y responsabilidades quedó muy bien sintetizada por un grupo de “vecinos” de la ciudad de Puebla, quienes protestaron “de la manera más energica (sic), por los malos manejos y Administración de los Ferrocarriles”, culpando a los ferrocarrileros y calificándolos de “inexpertos”, “de poca dignidad y sentimientos con la humanidad”. No sólo eran acusaciones en contra de su experiencia y forma de trabajo, sino un ataque contra su persona y su moral, desacreditándolos como sujetos idóneos para responder a los intereses nacionales y procurar el buen servicio de transporte.

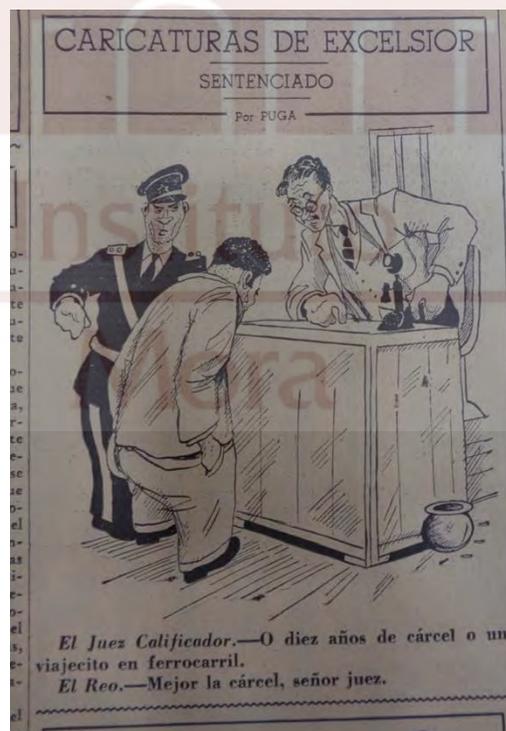
La opinión pública consideró que aquellas eran las razones por las cuales ocurrían tantos accidentes, ya que el transporte más importante del país había sido confiado a “individuos (sic) sin escrúpulos (sic) sin los conocimientos necesarios para la Administración de dichos Ferrocarriles”. Los quejosos opinaron que la única alternativa para terminar con los accidentes y la indisciplina era que el gobierno administrara la compañía ferroviaria y pusiera a un grupo de ingenieros capaces al frente, “para que hasin (sic) se administre como debe ser”. Con estas acciones, los pasajeros “yano (sic) tendremos miedo de tomar los trenes porque hasin (sic) ya tendremos confianza en los que manegan

⁵⁰⁰ Memorandum elaborado por Eucario León, Emilio Alvarado y José González, México, D.F., 8 de enero de 1938, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.

(sic)".⁵⁰¹ Es decir, entre los pasajeros existía la percepción de que la falta de una autoridad fuerte era la razón de la indisciplina de los ferrocarrileros, quienes, al no verse sancionados, se conducían sin obediencia.

En todo esto, la prensa tuvo una importante función en la difusión de ideas contrarias a la Administración Obrera y a los ferrocarrileros. No fueron pocas las notas publicadas sobre la indisciplina laboral o los malos manejos del Consejo de Administración. El 13 de marzo de 1940, en las páginas de *Excélsior*, apareció una caricatura sobre la situación que guardaban las Líneas Nacionales, bajo el título de "Sentenciado" (ver IMAGEN V), la caricatura muestra a tres personajes: un policía, un juez y un delincuente. Como sentencia, el juez calificador brinda dos opciones "diez años de cárcel o un viajecito en ferrocarril", el reo contesta sin ninguna duda "Mejor la cárcel, señor juez". Bajo esa lógica, era preferible la cárcel a estar inmerso en los peligros de viajar en ferrocarril.

IMAGEN V: "SENTENCIADO"



FUENTE: Puga, "Sentenciado", *Excélsior*, 13 de marzo de 1940.

⁵⁰¹ Carta de Macario Razo, Fidencio Díez y Lendo Cortez, entre otros, para el presidente general de división Lázaro Cárdenas, Puebla, Puebla, 25 de febrero de 1940, en AGN, Presidentes-LC, Caja 619, exp. 513/176, f. 34.

Por otro lado, los editoriales fueron tribuna para atacar a los consejeros obreros; pero, sobre todo, al Sindicato y a los ferrocarrileros organizados. El 1º de marzo de 1940, el editorialista de *Excélsior* describió el último choque en Las Adjuntas, cerca de Querétaro, en la vía México-Ciudad Juárez, donde hubo 14 personas fallecidas y 50 heridos, apuntó: “en México la vida humana —la ajena, por supuesto— importa un comino, y, además, los FF. CC. son de nuestros obreros y pueden hacer con ellos lo que les venga en gana”; después, preguntaba “¿a qué se debió el siniestro? ¿Fueron manos criminales las que lo causaron? No. Fueron hombres ineptos, trabajadores desobligados, conciencias sin sentido alguno de responsabilidad”. Mientras exculpaban a los administradores, al mismo tiempo cargaba contra el sindicato: “modelos acabados de indisciplina, de irresponsabilidad y de desbarajuste”.⁵⁰² Algunos días después, otro editorial mencionaba que, anterior a la AO, los ferrocarrileros fueron los más interesados en el progreso material de la compañía férrea; pero ahora, al ponerla bajo su administración, “las antiguas deficiencias se acentuaron, las irregularidades se hicieron más sensibles y el desbarajuste culminó en dolorosas tragedias”, estas situaciones eran causadas por “la inepticia administrativa cultivada por una dirección endeble y descontrolada”.⁵⁰³

En esos términos se refería la prensa al trabajo administrativo y operativo de los ferrocarrileros. Así, fueron comunes las opiniones contrarias a la Administración Obrera, sobre todo cuando aumentaron los accidentes en los trenes de pasajeros —poniendo en riesgo la vida de los usuarios— y en los de carga. Bajo estas circunstancias, las palabras de ferrocarrileros que desde el inicio se opusieron a la AO resonaban fuertemente, como las del maquinista Juan B. López, quien dio a conocer sus impresiones sobre esta nueva etapa en la historia de los ferrocarriles y sus trabajadores, decía escribir “para que todos los camaradas se den cuenta de la gravedad del momento histórico por el que estamos pasando en estos días, en los que líderes tratan de arrastrarnos a un desastre que sería de fatales consecuencias”. En consideración del ferrocarrilero López, el obrero no era un buen administrador por carecer de experiencia y porque los líderes sindicales sólo actuaban en su beneficio. En conclusión, escribió: “No, señor General Cárdenas; no es nuestro

⁵⁰² Editorial: “Irresponsables y Criminales”, *Excélsior*, 1 de marzo de 1940.

⁵⁰³ Editorial: “El desastre ferrocarrilero”, *Excélsior*, 13 de marzo de 1940.



Sindicato el que debe administrar los Ferrocarriles. Y digo que no, por las viejas razones invocadas por un viejo ferrocarrilero”.⁵⁰⁴

Después de la renuncia de dos diferentes Consejos de Administración —la primera, el 24 de abril de 1939, después de que Cárdenas anunciara el inicio de las investigaciones sobre los accidentes; la segunda, el 12 de marzo de 1940—, el gobierno de Lázaro Cárdenas demandó el cumplimiento cabal de las obligaciones económicas por parte de la AO. No obstante, dada la situación financiera de la empresa, fue imposible cumplirlas. Durante el segundo semestre de 1940, hubo negociaciones y confrontaciones entre la Administración Obrera y el gobierno cardenista, al final de dicho periodo, la Administración Obrera quedó a la deriva.

Ante el abandono de Cárdenas y su gobierno, su sucesor, Manuel Ávila Camacho solucionó, aparentemente, el problema ferrocarrilero de manera tajante. El 20 de diciembre de 1940, en una de sus primeras decisiones como jefe del Ejecutivo, Ávila Camacho presentó a la Cámara de Diputados el proyecto de reorganización de FNM, el cual planteaba la creación de un organismo público descentralizado. Cuatro días después, sin discusión previa, el borrador de ley fue aprobado, terminando con el experimento de la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México.

CONSIDERACIONES FINALES

La consolidación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, en los primeros años de la década de 1930, representó la unificación en una sola entidad de las agrupaciones por oficio existentes desde inicios del siglo XX. El STFRM mostró su capacidad de negociación y eficacia dentro de la lucha obrera al incidir en la modificación de las leyes en materia laboral; particularmente, en lo referente al pago del séptimo día de trabajo, el cual, antes de la demanda de los ferrocarrileros sólo era considerado como un día de descanso sin la necesidad de remuneración para el trabajador.

Con la nacionalización de Ferrocarriles Nacionales de México, la existencia del STFRM permitió la negociación para que los ferrocarrileros asumieran la administración de los bienes nacionalizados. No obstante, el rol del Sindicato fue ambivalente, lo cual ocasionó problemas al momento de buscar la representación y defensa de los intereses de

⁵⁰⁴ Carta de Juan B. López, Maquinista de los FNM, para el Gral. Lázaro Cárdenas, México, D.F., 1 de septiembre de 1937, en AGN, Presidentes-LC, Caja 989, exp. 562.11/130, s/f.



sus agremiados frente al Consejo de Administración que la misma agrupación había elegido. Por lo tanto, en diversas ocasiones, el STFRM tuvo que dimitir de confrontar a la Administración Obrera, dado que sus integrantes buscaban sanear la situación económica de la empresa.

Aunque el júbilo predominó ante el anuncio de la nacionalización de FNM y la constitución de la AO, hubo posiciones contrarias a estas medidas, particularmente de que los ferrocarrileros, a través de su sindicato, asumieran las riendas de la empresa ferroviaria más importante del país. Algunas de ellas consideraban un error asumir tal responsabilidad debido a la falta de experiencia de los ferrocarrileros en temas administrativos. En el caso de la Sección 16 de la ciudad de México asumió una postura más radical, demandando la propiedad para los trabajadores. Pero, estas posturas fueron marginales y de carácter local, lo que no demerita su importancia dentro del conjunto de trabajadores que buscaron la radicalización de la nacionalización en beneficio de los intereses de los ferrocarrileros.

Así mismo, la existencia de proyectos ideados y presentados por ferrocarrileros demuestra el compromiso que asumieron en relación con el destino de la Administración Obrera. Así, idearon maneras de ayudar al saneamiento de las finanzas de FNM. Tal fue la trascendencia de la AO que inclusive ferrocarrileros jubilados solicitaron regresar al servicio para contribuir con su esfuerzo al éxito de esta experiencia, ese fue el caso del maquinista Luis Chávez Villareal y otros de sus compañeros, cuya única condición era conservar sus derechos de antigüedad y de escalafón, sostuvieron que “la cooperación que ofrecen significa un ahorro de un millón de pesos anuales”.⁵⁰⁵

A pesar de los esfuerzos por sanear a FNM, situaciones como los accidentes constantes terminaron por denostar la imagen pública de los trabajadores del riel, acarreado consigo una pérdida de su capacidad de negociación. Aunado a ello, las presiones del gobierno cardenista por lograr el pago de las obligaciones fiscales terminaron por asfixiar el mayor experimento de administración obrera de una industria estratégica a nivel nacional durante la primera mitad del siglo XX.

⁵⁰⁵ Carta de Luis Chávez Villareal y otros para el presidente Lázaro Cárdenas, México, D.F., s/f, en AGN, Presidentes-LC, Caja 480, exp. 434.4/17, s/f.



TERCERA PARTE: ¿CÓMO VIVEN LOS FERROCARRILEROS EN LA CIUDAD DE MÉ-
XICO?



CAPÍTULO V LOS RUMBOS FERROVIARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO: LUGARES DE TRABAJO, BAJOS FONDOS Y VIVIENDA

Había estado vagando entre las vías del tren en la parte posterior de la estación Buenavista, en los campamentos de los peones de vía, entre las mujeres que lavaban y los niños que jugaban en la tierra seca y desgranada alrededor de los durmientes y las vías muertas.

Paco Ignacio Taibo II, *Días de combate*, p. 21.

De acuerdo con el primer capítulo de esta investigación, las necesidades espaciales para la construcción de la infraestructura necesaria para albergar las actividades y los trabajos relacionados con las estaciones, los patios de maniobras, los talleres y las oficinas administrativas quedaron circunscritos en la periferia del casco urbano —el cual había tenido una expansión considerable en el último tercio del siglo XIX— estableciendo nuevos límites para la Ciudad de México, dado que los centros ferroviarios de la capital de manera rápida atrajeron proyectos comerciales y de urbanización en sus alrededores, la colonia Guerrero es un caso paradigmático sobre este proceso. De tal manera, las nuevas dimensiones de la ciudad fueron consecuencia de un proceso de modernización, mismo que fue expresado a través del desarrollo e integración de nuevos sistemas de transporte como tranvías, automóviles y, por supuesto, ferrocarriles.⁵⁰⁶

Debido a la violencia revolucionaria, entre 1910-1930, la modernización quedó en pausa, aunque no en el olvido de la fracción sonoreense, cuyos primeros gobiernos promovieron la reconstrucción tanto material como institucional del país. A finales de la década de 1930, el impulso modernizador para la ciudad tomó diferentes rutas, desde la institucional mediante una planificación urbana, basada en la participación de urbanistas como Carlos Contreras, la expedición de leyes y reglamentos de construcción, así como la elaboración de planos reguladores; hasta propuestas de expansión a partir de la necesidad de vivienda de los sectores obrero y popular.

Sobre este último aspecto debe de considerarse la ocupación de predios y, también, la fundación de colonias obreras, muchas de ellas con el aval del gobierno local o federal, otras tantas sin él; pero, dichas propuestas estuvieron amparadas por la organización de los propios trabajadores, este fue el caso de los ferrocarrileros de la ciudad de

⁵⁰⁶ Haber, *Industria y subdesarrollo*, 1992.



México. De tal manera, la población y la urbe continuaron su crecimiento en las décadas subsecuentes, para los años cincuenta y sesenta del siglo pasado, tal expansión era más que evidente. Sin embargo, este proceso modernizador no estuvo exento de tensiones y nuevas problemáticas generadas por su propia dinámica.

Como señaló Marshall Berman —en el ya clásico *Todo lo sólido se desvanece en el aire*—, la modernidad es un proceso dialéctico entre modernización y modernismo; es decir, entre la transformación material y las formas de comprender y expresar tales cambios en los modos de vida y las maneras en cómo se organiza el mundo social.⁵⁰⁷ En este sentido, la ciudad es clave en la lectura y comprensión de la modernidad. Como afirma Adrián Gorelik, en la conducción de la modernización, la ciudad “fue el objetivo privilegiado”,⁵⁰⁸ por “su combinación íntima y constitutiva de procesos materiales y representaciones culturales”.⁵⁰⁹

Por lo anterior, el objetivo del presente capítulo es analizar y comprender las relaciones en que estuvieron involucrados los ferrocarrileros en las zonas aledañas a sus centros de trabajo, es decir, en los espacios ferroviarios. Considero que las investigaciones sobre el mundo del trabajo han dejado de lado las condiciones materiales y las relaciones sociales en las cuales están circunscritos los trabajadores más allá de dichos espacios, pero que influyen en sus formas de vivir y comprender su realidad. En el caso de la infraestructura ferroviaria su vinculación con la ciudad fue muy estrecha, desde las vías en las calles de la urbe hasta grandes espacios abiertos por donde gente externa a la industria ferroviaria transitaba para llegar a sus casas, vender en los alrededores de las estaciones o visitar a sus parientes en los talleres, patios de maniobras y oficinas. Además, quienes laboraban en la industria ferroviaria eran habitantes en las colonias aledañas a sus centros de trabajo.

Como mostré en el primer capítulo, los espacios ferroviarios de la ciudad de México estuvieron caracterizados por sus nuevas dinámicas basadas en las relaciones entre trabajadores, habitantes, usuarios y autoridades, las cuales no fueron en un único sentido. Es decir, no sólo concentradas en el trabajo o en la ciudad, sino también en el comercio, la habitación o el ocio, a través de los actores relacionados con los espacios de

⁵⁰⁷ Berman, *Todo lo sólido se desvanece*, 2010. Giddens, *The Consequences of Modernity*, 1990.

⁵⁰⁸ Gorelik, “Ciudad, Modernidad, modernización”, 2003.

⁵⁰⁹ *Ibid.*, p. 15.



trabajo y circundantes a ellos, se produjeron nuevos espacios sociales diferenciados,⁵¹⁰ circunscritos a las necesidades de los ferrocarrileros de la ciudad de México, particularmente al trabajo, la vivienda y la organización política.

Por lo tanto, los espacios ferroviarios no sólo atienden a la dinámica de las relaciones sociales presentes en las estaciones, los talleres o en cualquier infraestructura relacionada con la operación del ferrocarril, sino a su asociación de esta con la ciudad, como una relación fluida entre ambos lugares. Como pretendo demostrar, la década de 1920 y, en buena medida, a lo largo del siglo XX, los espacios ferroviarios fueron parte fundamental de la vida cotidiana de la ciudad, al menos hasta que la política de movilidad urbana privilegió el uso del automóvil y la construcción y ampliación de nuevas calles y avenidas o su adecuación a las necesidades del transporte automotor.

De acuerdo con lo anterior, sostengo que los espacios ferroviarios por donde transitaban los trabajadores del riel en la ciudad de México estuvieron acotados a las zonas centro, centro-oriental y norte de la urbe, manteniendo su estabilidad desde los años veinte hasta los primeros años de la década de 1950. Así mismo, la geografía de los espacios ferroviarios coincidió con los discursos de las élites y las autoridades sobre la peligrosidad, la prostitución, los vicios y la pobreza,⁵¹¹ narrativas que la prensa difundió en sus páginas, sobre todo a través de la nota roja, contribuyendo a la construcción de imaginarios tanto de estos espacios urbanos como de quienes los habitaban y frecuentaban.⁵¹² No obstante, como se verá más adelante, la realidad era más compleja. Este es uno de los objetivos del presente capítulo.

Como consecuencia del cierre de estaciones, talleres y patios de maniobras — proceso que comenzó a finales de 1920, como demostré al inicio de esta investigación— y la edificación de nuevos centros de trabajo ferroviario que concentraron las actividades de carga —sobre todo en el norte y noroeste con la construcción de Pantaco y la Terminal del Valle de México en la década de 1950— la mano de obra ferrocarrilera fue desplazada hacia aquellos puntos de la ciudad en expansión, modificando las dinámicas, la materialidad y la vida de la capital.

⁵¹⁰ Lefebvre, *La producción del espacio*, 2013, p. 143. Cursivas en el original.

⁵¹¹ Rojas Sosa, “La ciudad y sus peligros”, 2016, p. 10.

⁵¹² Kalifa, *Los bajos fondos*, 2018.



El presente capítulo se divide en tres apartados. El primero analiza la relación entre los centros de trabajo y las colonias aledañas. La irrupción de estaciones, talleres, patios de maniobras y otras edificaciones, así como la tecnología empleada en la reparación y mantenimiento del equipo rodante generaron relaciones particulares entre ferrocarrileros y habitantes, caracterizadas, sobre todo, por la tensión y el peligro. En segundo lugar, rápidamente, las estaciones fueron transformándose en polos de desarrollo tanto habitacional como comercial, debido a su condición de tránsito, servicios como hospedaje, comida y diversión estuvieron orientados a satisfacer las necesidades de los pasajeros que arribaban a la ciudad. Debido a su ubicación fueron asociados con la delincuencia y los vicios de una ciudad que, en la década de 1920, comenzó a diversificar su oferta de entretenimiento y sociabilidad.⁵¹³ La proliferación de ciertos establecimientos como cantinas, salones de baile y cabarés fueron relacionados con la prostitución, el crimen y la violencia, fenómenos percibidos como consecuencias indeseables de la modernización urbana.

Estos mismos lugares definidos como violentos y precarios eran zonas de habitación de los ferrocarrileros, cuyas viviendas estuvieron en las colonias circundantes a sus espacios de trabajo. Ya fuese en cuartos de vecindad o casas para trabajadores proporcionadas por la empresa ferroviaria, los ferrocarrileros habitaron muy cerca de sus centros de trabajo. Durante los años veinte y treinta, ante la falta de vivienda, el cierre de estaciones y patios de maniobras y la concentración de estos en el norte y noroeste del Distrito Federal, surgió un movimiento en favor de la fundación de nuevas colonias por iniciativa de los ferrocarrileros organizados y sus familias. En la última parte de este capítulo analizo la fundación de la colonia Felipe Pescador, constituida en los predios ocupados por la estación Peralvillo del Ferrocarril Hidalgo.

Como afirma Ariel Rodríguez Kuri el principal problema del gobierno, local o federal, es la población, particularmente sus condiciones materiales y las perspectivas de futuro que puede ofrecer a los diferentes grupos que conforman la sociedad.⁵¹⁴ Los ferrocarrileros de la ciudad de México, durante el periodo abordado, enfrentaron dos

⁵¹³ Rojas Sosa, "La ciudad y sus peligros", 2016.

⁵¹⁴ Rodríguez, *Historia política de la ciudad de México*, 2012 [Edición Kindle].



problemáticas concretas, por un lado, las condiciones materiales circundantes a sus hogares y sus centros de trabajo; por el otro, la vivienda.

De acuerdo con el censo de población de 1921, en el Distrito Federal vivían 906 063 personas, de las cuales 495 325 eran mujeres y 409 738 hombres. Tan sólo en la ciudad de México residían 615 867 habitantes; es decir, el 67.97% del total.⁵¹⁵ En los siguientes años, el crecimiento fue constante; así, en 1930, la población del Distrito Federal sobrepasó el millón de habitantes. En gran medida, el incremento fue consecuencia de la migración interna, ya fuese huyendo de la violencia provocada por la revolución mexicana entre 1910 y 1920, o en busca de mejores oportunidades de trabajo en los años siguientes.⁵¹⁶ El crecimiento de la población estuvo acompañado por la expansión, en términos territoriales, de la infraestructura urbana, motivada en gran medida por el desarrollo de los sistemas de transporte como el ferrocarril, los tranvías eléctricos, y los vehículos automotores.

Aunque los nuevos sistemas de transporte urbano fueron considerados por muchos de los habitantes de la ciudad como “los peores y más agresivos aspectos de la modernización”,⁵¹⁷ lo cierto es que fueron medulares en la constitución de la urbe moderna durante la primera mitad del siglo xx.⁵¹⁸ La edificación de nuevas colonias en los linderos de las principales estaciones de ferrocarril fue un fenómeno recurrente, el ejemplo más estudiado es la colonia Guerrero, analizado al inicio de esta investigación. No obstante, estos procesos estuvieron acompañados de nuevas problemáticas como la venta ambulante en los cruces y vías férreas, el peligro que representó la nueva tecnología (como calderas, lubricantes, combustibles y herramientas) empleada para el mantenimiento y reparación y, por otro lado, dado su carácter liminal,⁵¹⁹ permitió el desarrollo de relaciones sociales flexibles, en donde las autoridades relajaron su supervisión sobre el espacio y sus actores.

⁵¹⁵ *Censo general de habitantes 1921*, México, 1925.

⁵¹⁶ Rojas Sosa, “La ciudad y sus peligros”, 2016.

⁵¹⁷ Piccato, *Ciudad de sospechosos*, 2010, p. 51.

⁵¹⁸ Tampoco podemos dejar de lado pensar cómo repercutieron en las dinámicas urbanas nuevos sistemas de transporte en las siguientes décadas y hasta nuestros días; por ejemplo, el sistema de transporte colectivo, mejor conocido como “metro”.

⁵¹⁹ De acuerdo con Homi Bhabha, lo *liminal* es definido como un espacio de tránsito, que interrumpe o impide identificaciones absolutas: “This interstitial passage between fixed identifications opens up the possibility of a cultural hybridity that entertains difference without an assumed or imposed hierarchy”, véase Bhabha, *The Location of Culture*, 2004, pp. 3-4.

Durante el proceso de modernización de la urbe, dos proyectos estuvieron enfrentados —uno más articulado que el otro. El primero, enarbolado por las élites económicas y las autoridades locales y federales, donde el principio de orden era la base del progreso material. Por otra parte, los sectores populares vivían en medio de una realidad opuesta a tales principios, quizá no de forma articulada, pero sus prácticas pusieron en entredicho los principios que sustentaron el proyecto modernizador posrevolucionario de las élites,⁵²⁰ dado que tales sectores habitaron en espacios precarizados, materialmente carentes de los servicios más básicos, bajo circunstancias atravesadas por la inseguridad y la violencia, de ahí la expresión de bajos fondos.⁵²¹

5.1 ESPACIOS DE TRABAJO, COLONIAS Y VECINOS

Si bien a finales del siglo XIX y en la primera década del siguiente, la disponibilidad de terreno determinó que las principales estaciones quedaran en la periferia de la ciudad de México, rápidamente —y como consecuencia del crecimiento urbano— fueron paulatinamente integrándose a la ciudad. Para los años cincuenta del siglo XX, este proceso era completamente visible. Esta situación generó una tensión entre la infraestructura ferroviaria y la ciudad, o mejor dicho entre las dinámicas y las relaciones que tenían lugar en uno y otro lugar—, ya que las distancias entre las zonas urbanizadas y las estaciones, los talleres y los patios de maniobras fueron acortándose. Con ello, además de los usuarios del transporte, otros actores estuvieron inmersos y participaron de las dinámicas que ocurrían en los espacios ferroviarios de la capital.

Por lo tanto, las formas de interactuar entre los usuarios, los trabajadores y demás habitantes urbanos con estos espacios de la ciudad y la infraestructura ferroviaria son las que construyen y dan significado a los espacios ferroviarios de la ciudad de México, con sus atracciones, comodidades y riesgos. Si pensamos la infraestructura ferroviaria como algo más que un conjunto de edificios, podremos comprender el significado y la

⁵²⁰ Piccato, *Ciudad de sospechosos*, 2010.

⁵²¹ Dominique Kalifa afirma que la expresión de “bajos fondos” es rápidamente comprensiva y asociada a un contexto particular; pero su contenido es difuso y no siempre congruente, sin delimitaciones precisas: “Los bajos fondos se extienden bajo un terreno fangoso, vago, donde la realidad, la peor de las realidades, está vinculada con el imaginario, un terreno donde lo ‘social’ es constantemente redefinido por lo moral”. De ahí que uno de los propósitos de la obra de Kalifa ha sido comprender la construcción discursiva sobre “los bajos fondos”, sus significados y el atractivo que ejerce para la gente. En este capítulo busco ahondar en algunos de estos aspectos. Kalifa, *Los bajos fondos*, 2018, p. 9.

importancia que dichos espacios tuvieron en la vida de la ciudad. A partir de esas relaciones todo un imaginario fue construyéndose sobre esos espacios y de los actores que los habitaron.

La influencia de la industria ferroviaria sobre la vida urbana partió de un elemento central en este medio de transporte: el tiempo, particularmente, la puntualidad, al menos en teoría. Cumplir con los horarios fue una condición para la normalidad del servicio, su regularidad influyó en cómo la gente, al menos quienes vivían en los alrededores de las estaciones y talleres, medía su tiempo en relación con el ferrocarril o por su sistema de silbatos, el cual condicionó una serie de actividades como la entrada y salida del personal.⁵²² El Reglamento Almaraz señaló lo siguiente para las labores: “Se usarán silbatos para prevenir y fijar las horas en que deben principiar y finalizar las labores” tanto en los talleres como en las casas de máquinas. Así, por las mañanas, una hora antes del inicio de la jornada, el silbato sonaba durante 20 segundos; media hora después se repetía por 10 segundos, para después avisar que faltaban 15 minutos para el inicio de labores y, en cuanto el reloj marcará la hora de inicio, se silbaría durante 10 segundos.⁵²³ Entonces, no es de extrañar que en las zonas aledañas a los talleres, los diferentes silbatos marcaran, al menos, una parte de la vida de la gente, eso sin mencionar el paso de los trenes y sus pitidos de advertencia.

Entonces, aunque la industria ferroviaria pudiera condicionar una serie de actividades cotidianas de los vecinos de los centros ferroviarios de la ciudad, era necesario que los horarios del ferrocarril no interfirieran con otros tiempos, como el destinado a pernoctar. Aunque las actividades ferroviarias tenían lugar a lo largo del día, por las noches no era común el uso de locomotoras u otro tipo de material rodante. En el caso de que fuera necesario, los administradores ferroviarios buscaron que las molestias para la gente fueran mínimas, no siempre fue posible lograr este cometido.

De tal manera, como señalan Mauricio Ibarra Deras y Teresa Becerril Sánchez, no podemos negar que el ferrocarril fue una irrupción de ruidos y humos en las actividades

⁵²² En la novela *José Trigo*, de Fernando del Paso, cuando Eduviges escapa de su pueblo lo hace en un ferrocarril que pasaba cerca del casco de una vieja hacienda: “Eduviges, se amañaba y todos los días, o si no casi todos los días a eso de las cinco que era cuando pasaba el tren de carga, corría a verlo”, mostrando con ello la regularidad en el paso de los trenes hasta en los lugares más recónditos por donde pasara un ferrocarril, véase Del Paso, *José Trigo*, 2015, p. 74

⁵²³ *Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México*, 1925, p. 86.

cotidianas de la ciudad. Si bien el paso de los trenes supuso una interrupción del tránsito de automóviles, tranvías, camiones y transeúntes, el que los trenes circularan cerca de avenidas y calles principales como Reforma, la Glorieta de Bucareli, la Avenida General Prim, entre otras “vías públicas más céntricas”, interfirió —y afectó— los hábitos de los habitantes en los alrededores de dichas vías al verse trastocada su cotidianidad previa a la irrupción del ferrocarril. Más aún cuando lo que interrumpía la cotidianidad era el paso nocturno de locomotoras. Desde un tiempo muy temprano, los ritmos del ferrocarril y la urbe fueron problemáticos.

Por ejemplo, en 1906, La Junta de Provisión de Aguas Potables de la Ciudad de México solicitó a Ferrocarriles Nacionales de México utilizar algunas de sus locomotoras para transportar materiales que la institución utilizaría como parte de sus labores para abastecer de agua a la capital. En un horario entre las 21:00 horas y las 07:00 de la mañana del día siguiente, en colaboración con la Compañía de Tranvías Eléctricos de México, los trabajadores realizarían las maniobras sobre la vía propiedad de la propia Junta, la cual conectaba con los caminos de hierro del Ferrocarril del Valle de México en la colonia Condesa.

A pesar de contar con la autorización de Luis Espinoza, director general de Obras Públicas, pronto fue descubierto que las locomotoras y el equipo rodante eran utilizados “para otros fines que probablemente no están autorizados por esa Sría.”, sobrepasando el horario establecido para esos trabajos. A partir de ese hecho, se ordenó al Ayuntamiento verificar cómo operaban los trabajadores, exhortándolos a brindar el servicio para el gobierno de la ciudad exclusivamente. Por sobrepasar el horario establecido y por las “molestias y peligros para el público y [...] afectar la estabilidad de los edificios que se encuentran á muy corta distancia de la vía férrea”;⁵²⁴ los “vecinos más caracterizados” elevaron sus quejas al Ayuntamiento por la circulación de los trenes a altas horas de la noche. De acuerdo con sus reclamos, el paso de las locomotoras había provocado cuarteaduras en sus casas y tenían “el temor de que se produzca un incendio por la gran cantidad de chispas que desprenden las locomotoras que se emplean en el servicio”, ya que, según los quejosos, eran empleadas para estos trabajos locomotoras viejas.⁵²⁵ Por

⁵²⁴ Carta de Juan Bribiesca para el secretario de Gobernación, México, 4 de abril de 1906, AHCDMX, Ayuntamiento-Gobernación Obras Públicas, Vol. 1249, exp. 130, s/f.

⁵²⁵ *Ibid.*

tales motivos, la autorización de emplear tracción de vapor fue suspendida, teniendo que recurrir a la tracción animal para proveer de los insumos necesarios a la Junta de Provisión de Aguas Potables.

El caso anterior brinda un panorama de dos fenómenos presentes en la operación de los ferrocarriles en la capital. Por un lado, la presteza con la cual fueron atendidas las quejas de los vecinos “más caracterizados” de las nuevas colonias de clase media y alta del poniente de la ciudad. Si bien el servicio de transporte ferroviario fue continuo durante el día por los mismos derroteros, fue hasta que el ruido de las locomotoras y los chispazos de las calderas irrumpieron en la tranquilidad de la noche para que aquellos habitantes escribieran sus quejas a las autoridades, con la intención de salvaguardar sus propiedades de posibles daños por el paso del tren. No obstante, los habitantes de las colonias del centro de la capital eran quienes más padecían la circulación de los trenes durante la mayor parte del día, dado que ahí se concentraba el tráfico ferroviario.

Por otra parte, la falta de supervisión sobre las tripulaciones de los trenes por parte de las autoridades ferroviarias y la ausencia de protocolos en cuanto a servicios extraordinarios generaron un ambiente permisivo que engendró prácticas de corrupción y mal uso del material rodante por parte de los trabajadores. A través de otras situaciones he mostrado que la corrupción, el uso faccioso de los recursos y las prácticas discrecionales fueron constantes.

Ejemplos como el anterior demuestran que, desde inicios del siglo xx, la relación entre el ferrocarril y los vecinos que habitaron cerca de la infraestructura ferroviaria estuvo marcada por el peligro y la tensión. Sin embargo, mientras algunos habitantes pudieron quejarse de los ruidos y de las afectaciones a sus propiedades, otros tuvieron que sobrevivir y lidiar con el ferrocarril en sus vidas. Mostrando con ello el crecimiento desorganizado de la ciudad de México en las últimas décadas. Por lo tanto, las interacciones en los espacios ferroviarios estuvieron caracterizadas por las tensiones, manifestadas en diferentes riesgos para el universo de actores que convergían ahí o que participaban en las dinámicas de dichos espacios.

En ocasiones, residir cerca de estos sitios representó una amenaza debido al equipo rodante, la maquinaria o las herramientas utilizadas en las estaciones, talleres y patios de maniobras. Por otra parte, la tecnología disruptiva que acompañó la llegada del

ferrocarril derivó muchas veces en peligros, el uso de calderas, hornos de fundición, combustibles y aceites para el mantenimiento y función diaria de las locomotoras, carros y vagones, en conjunto con algún descuido o desatención por parte de los ferrocarrileros derivó en siniestros de diversas magnitudes.

Un hecho asociado con lo anterior ocurrió el 12 de octubre de 1920. Ese día, a las once de la mañana —de acuerdo con la información brindada por el periódico *El Herald de México*—, por los rumbos de las calles de Guerrero, Nonoalco y Santa María, aledañas a la estación del “antiguo Ferrocarril Central en Buenavista”, se escuchó “una terrible explosión que hizo trepidar la tierra en varios y centenares de metros a la redonda”, la cual provocó el estallido de los vidrios de puertas y ventanas de las casas circundantes a la estación. Como suele suceder con las tragedias, los rumores sobre lo ocurrido corrieron rápidamente, causando “una alarma grandísima diciendo que había reventado una caldera en los talleres del Ferrocarril Central produciendo gran número de desgracias y registrándose una verdadera hecatombe”.⁵²⁶

A pesar de la especulación, los vecinos comprobaron que la caldera no había explotado, sino que el estallido fue consecuencia de un tanque de aire comprimido que había reventado, el cual destruyó el carro pullman “*Metlac*”, causando lesiones al mozo Bartolo León, quien aseaba el carro. El mozo herido fue trasladado al Hospital de Colonia para recibir atención.⁵²⁷ Si bien la nota desmintió el rumor sobre la explosión de la caldera, los daños materiales causados a las casas cercanas a Buenavista fueron ciertos; incluso, pudieron haber sido mayores, la nota mencionó que el tanque, motivo de la explosión, voló cerca de 50 metros antes de caer, pudiendo llegar a alguna de las viviendas o comercios aledaños a la estación.

Por otro lado, a medida en que las autoridades locales privilegiaron la construcción y ampliación de calles y avenidas —y los automóviles fueron cada vez más comunes—, la coexistencia entre trenes y autos representó un peligro latente tanto para los miembros de la tripulación del ferrocarril como para los noveles choferes y demás usuarios de los transportes automotores. Desde finales de 1910, la ciudad estuvo cada vez mejor conectada por diferentes medios de transporte, desde los de tracción animal hasta los

⁵²⁶ “Una terrible explosión en Buena Vista”, *El Herald de México*, 12 de octubre de 1920.

⁵²⁷ *Ibid.*



modernos tranvías, los cuales cubrían la urbe, en mayor o menor medida. Por lo tanto, los ferrocarriles, los automóviles y la infraestructura urbana colisionarían, tarde o temprano. Las dimensiones en tamaño y peso del equipo ferroviario debieron impresionar a los transeúntes, pero la convivencia diaria hizo cada vez más cotidiana y monótona la interacción con el equipo y con quienes lo operaban.

No obstante, los riesgos no solamente provinieron del funcionamiento de locomotoras, vagones y equipo rodante; también, otros medios de transporte utilizados por las compañías de ferrocarril fueron un factor de riesgo para los habitantes de la ciudad. El inspector José Castro Vargas informó al Jefe de Inspección de Alumbrado Público sobre estos peligros cuando sucedió un accidente en la calle de Capuchinas, en el centro de la ciudad, donde estuvo involucrado un camión del servicio de *Express* de las Líneas Nacionales. Este había roto un globo y una lámpara del candelabro localizado sobre la calle mencionada. Tal parece que después del incidente, el camión se dio a la fuga del lugar de los hechos. En consecuencia, el inspector Castro interrogó a los empleados del Departamento de Mayoreo del Nuevo Mundo, quienes ofrecieron detalles del automotor involucrado en los daños al sistema de alumbrado público. Los perjuicios causados, según el reporte, ascendían a \$15.00 pesos y se buscaba al chofer del camión de la empresa ferroviaria para que él o la empresa pagaran los desperfectos causados.⁵²⁸

En ese mismo sentido, los ferrocarrileros y los automovilistas estuvieron involucrados en otros accidentes, la mayoría de ellos en las cercanías a los patios de maniobras y en los cruces contiguos a las estaciones. Aunque la fuerza y la potencia de las locomotoras era mayor, en algunos casos, las consecuencias más graves fueron para la tripulación de la locomotora, al menos así lo consignó la prensa. Cuando sucedían este tipo de hechos, la muerte o mutilación de alguno de los trabajadores era frecuente, mostrando el riesgo que suponía el desempeño de determinados oficios dentro del mundo del trabajo como he dado cuenta en la primera parte de esta investigación. A consecuencia de un choque entre un automóvil y una máquina de patio —utilizada para mover y enganchar carros y vagones en los patios de maniobras para conformar los trenes— el garrotero Pascual García perdió la vida. Los hechos ocurrieron el 6 de octubre de 1938, cuando el

⁵²⁸ Carta del Ingeniero Roberto Masas, Jefe de la Inspección de Alumbrado Público, para el Jefe de la Oficina de Ingeniería, 12 de marzo de 1929, en AHCDMX, Departamento del Distrito Federal, Obras Públicas, Caja 29, s/e.

chofer del automóvil Mariano Cuadros Romero no atendió el semáforo ni a los silbatazos del tren que cruzaba al mismo tiempo. Además de García, en la locomotora viajaba el maquinista que resultó ileso, mientras que el garrotero sufrió lesiones en ambas piernas, “pues le quedaron horriblemente destrozadas”, causando su muerte. El diario responsabilizó completamente al chofer del automóvil del accidente y de la muerte del garrotero.⁵²⁹

Por otra parte, los usuarios y vecinos que frecuentaban los espacios ferroviarios no estuvieron exentos del peligro cotidiano de sus alrededores. Caminar cerca de las vías sin precaución significaba ya un riesgo para quienes necesitaban transitar por ahí. La mañana del 18 de octubre de 1938, Miguel Estrada Cervera, médico de profesión y empleado en los Ferrocarriles Nacionales de México, caminaba cerca del cruce de Nonoalco y la calle de Lerdo, una zona que seguro le era familiar, ya que residía en la calle del Ciprés de la colonia Santa María la Ribera. Al llegar a la intersección de Nonoalco y Ciprés, el médico perdió el control de su bastón y cayó de sus manos; al tratar de recogerlo, tropezó y se desplomó sobre la calle, sin percibir que se acercaba la máquina de patio. Entonces, “Las ruedas de la locomotora pasaron sobre el cuello del anciano, que fué (sic) decapitado horrorosamente”.⁵³⁰

La urgencia de llegar a tiempo al trabajo motivó la desatención de quienes caminaban por las mismas calles por las cuales circulaban los trenes. Un ejemplo más sobre este asunto fue el del motorista de la Compañía de Tranvías Eléctricos, Jesús Reyes, de tan sólo 23 años, quien a las 8:30 de la mañana fue arrollado en los alrededores de Buenavista. El empleado de los tranvías no tuvo tiempo de cruzar y la locomotora “dejó el cuerpo del infeliz hecho papilla”, según reportó la prensa.⁵³¹ Si bien la nota roja difundió representaciones “que abonaban a temores sociales”,⁵³² dejó constancia de situaciones cotidianas en la ciudad o como subraya Gabriela Pulido: “[...] La nota roja transmitía a su vez el efecto de habitar en una gran metrópoli. Hacia parecer que estas historias acontecían por tener como telón de fondo las tensiones de la ciudad moderna”.⁵³³ En el caso específico que me interesa en esta investigación, este tipo de prensa subrayó los riesgos

⁵²⁹ “Accidente a un garrotero”, *Excélsior*, 6 de octubre de 1938.

⁵³⁰ “Un médico decapitado por una locomotora”, *Excélsior*, 18 de octubre de 1938.

⁵³¹ “Fue arrollado infeliz joven”, *Excélsior*, 5 de junio de 1938.

⁵³² Santillán, *Mujeres criminales*, 2021, p. 15.

⁵³³ Pulido, *El mapa “rojo” del pecado*, 2016. pos. 662-668 [Edición Kindle]



constantes a los que estuvieron expuestos vecinos y transeúntes de los espacios ferroviarios. Dichos peligros fueron interpretados como una consecuencia indeseable de habitar cerca de los centros de trabajo ferroviario, sin reflexionar que la modernización urbana —expresada en su crecimiento (sin planificación) y en la expansión de distintos medios de transportes— había generado nuevos problemas sociales.

La cercanía de estos espacios fue retratada por medio de la fotografía a través de la Comisión de Avalúos e Inventarios de FNM entre 1925 y 1926. La Comisión tuvo como objetivo conocer la condición material en que se hallaban las instalaciones, la maquinaria y el equipo de FNM, antes de que el gobierno devolviera la empresa a su administración privada. Si bien la intención fue fotografiar el estado de conservación de los bienes muebles e inmuebles, en medio de esta tarea las escenas cotidianas en talleres, casas rondas y en las inmediaciones de los espacios de trabajo se colaron, dejando un testimonio de la vida urbana a mitad de los años veinte.

En la IMAGEN VI puede notarse que en ambos lados de la vía hay edificaciones en los linderos del derecho de vía. Es decir, fueron construidas sin respetar completamente un espacio reglamentario que debía existir entre los caminos de hierro y cualquier asentamiento o construcción. Del lado derecho de la imagen, el segundo edificio corresponde a la “Vecindad Del Rosario”, en cuya puerta de entrada está colocado un puesto ambulante, sin que pueda distinguirse algún tipo de mercancía particular. Al fondo de la imagen se aprecia la llegada de un armón —pequeño carro de transporte utilizado para la inspección de vías y el transporte de personal y herramientas en distancias cortas—, y su tripulación conformada por dos ferrocarrileros, a pocos pasos de la vía una persona más de pie, sin alguna precaución a su paso, sin contar a las personas que caminan a pocos metros de la vía principal, algunos cargando algunos víveres o bultos, como aquella mujer que los lleva sobre la cabeza.

IMAGEN VI: SALIDA DEL PATIO DE BUENAVISTA



FUENTE: A-2-3300-490: Detalle de vía, curva y tangente al Sur, al salir del Patio de Buenavista. Casas que invaden el Derecho de vía a uno y otro lado de la vía. Caseta dos pisos tepetate y tabique para enclavamiento en el cruce con la Calzada Nonoalco, 1926, Fondo FNM, Sección de Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Por otro lado, en la misma sintonía, la IMAGEN VII muestra a dos mujeres cubiertas con sus rebozos, quienes atienden un sencillo puesto elaborado de una tabla y dos soportes, donde venden bolillos a la intemperie en medio de la tierra del terreno, a unos cuantos pasos de un cruce de trenes. Alrededor de las vendedoras vemos a otras mujeres caminar cerca del puesto de pan y, también, de las vías. Así mismo, detrás de las vendedoras, hay tres hombres recargados en la caseta de vigilancia a escasos centímetros de una vía, dos de ellos, por su vestimenta de mezclilla y boina, parecen trabajadores del ferrocarril; otro más, plácidamente lee lo que parece ser un periódico. Todos en una aparente tranquilidad a pesar de encontrarse en un cruce ferroviario, esperando algún silbatazo de advertencia antes del paso del tren.

Por último, en el primer piso de la caseta, en una de las ventanas, vemos a quien seguramente es el vigilante acompañado de un niño, quien pudiera ser su hijo o algún familiar; en otras fotografías también podemos ver a infantes cerca de algunos trabajadores, aunque no son comunes. Esto habla de la falta de una división clara entre los espacios de trabajo y la ciudad, donde la gente “ajena” o sin una relación directa con el trabajo ferroviario podía cruzar e internarse en su dinámica, aunque fuese de manera acotada y con el riesgo de sufrir algún accidente. Dicha ausencia de fronteras claras caracterizó a los espacios ferroviarios como lugares liminales, de flujos constantes, de idas

y llegadas. Más adelante profundizaré sobre el comercio ambulante en las inmediaciones de los espacios ferroviarios.

IMAGEN VII: CASETA ENCLAVAMIENTO EN NONOALCO



FUENTE: K-A-O: Caseta de enclavamiento en Nonoalco, D.F., cruzamiento con línea 8 que van a Nonoalco, 1926, Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúos e Inventarios, Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

El día a día de las personas transcurría en estrecha relación con el paso del ferrocarril. Era común que la gente cruzara sin desenfado por las vías, sin cautela por el paso del tren, hecho que generó terribles consecuencias. Una nota del *Excelsior* llevó por encabezado lo siguiente: “Dejó caer a su hijo de brazos en la vía y una locomotora lo destrozó”. La nota dio cuenta del percance ocurrido en el cruce de las calles de Lerdo y Saturno, en la colonia Guerrero, donde una madre, su hijo en brazos y un trabajador del riel estuvieron involucrados. Juana Flores intentó ganarle el paso a la locomotora de patio operada por el maquinista Ismael Brito; no obstante, la madre no tuvo éxito, lo que provocó que la máquina la golpeará, por la fuerza del contacto soltó a su bebé, quien “cayó bajo las ruedas de la máquina, que le amputaron las dos piernas”.

Si bien el diario responsabilizó a la madre de los hechos ocurridos al señalar en el encabezado que Juana había dejado caer a su vástago, después de narrar cómo sucedió la tragedia, podemos discernir si la muerte del menor fue responsabilidad exclusiva de la madre, como un acto deliberado tal y como planteaba el título de la nota, o, por el contrario, las condiciones sociales y materiales condicionaron las formas de vivir la ciudad. En este caso, orillando a sus habitantes a enfrentar determinados peligros por ser los lugares que podían habitar.

De acuerdo con el diario, Juana Flores sufrió tal impresión que “[...] La desdichada madre gritaba con desesperación; se volvió loca [...], y lanzando una estridente carcajada, corrió a darle alcance a la locomotora antes de que ésta hubiera podido detener su marcha, con la intención de morir al lado del fruto de sus entrañas”.⁵³⁴ Aunque el maquinista pudo enfrentar un cargo judicial; al final, la justicia determinó que la madre había sido la única responsable por su imprudencia al cruzar por las vías que atravesaban por la colonia Guerrero.

Este tipo de acontecimientos muestran una forma particular de vivir la ciudad, o quizá la única posible, por parte de la gente que habitaba en las cercanías con los espacios ferroviarios. También, como señala Pablo Piccato, los acontecimientos que tuvieron lugar en los espacios ferroviarios —como choques, atropellamientos o accidentes provocados por la operación de materiales, equipo o maquinaria— podrían considerarse como formas contingentes de subversión del orden social ideal. Dado que los modos de vida de estos habitantes pusieron en tensión los ideales de orden alrededor del funcionamiento del sistema ferroviario, a pesar de haber existido leyes y reglamentos para ordenar la ciudad y los elementos que la constituían, como el transporte.⁵³⁵

Aunque no fuese planeado o instrumentalizado por los actores en un primer momento, aquella realidad material tanto del mundo del trabajo como de los espacios ferroviarios influyó en la experiencia de los trabajadores del riel, los habitantes y las autoridades, misma que fue parte importante de la identidad como obreros ferroviarios radicados en una ciudad que, en ese momento, estuvo caracterizada por una creciente polarización

⁵³⁴ “Dejó caer a su hijo de brazos en la vía y una locomotora lo destrozó, *Excélsior*, 5 de agosto de 1938.

⁵³⁵ Piccato, *Ciudad de sospechosos*, 2010.

urbana debido a su expansión. Mostrándose por momentos hostil con sus habitantes, quienes enfrentaban duras condiciones materiales.

Los casos presentados muestran diferentes dimensiones de los peligros y la tensión que los ferrocarrileros y los residentes de las colonias aledañas vivieron en los espacios ferroviarios. Al final, podría señalar que, en gran medida, lo que sucedió en los espacios ferroviarios fue una lucha por el espacio, disputa intensificada por la expansión urbana a partir de procesos como la fundación de nuevas colonias, la construcción y ampliación de calles y avenidas, que redujo los márgenes entre personas y ferrocarriles. Esta tensión afectó directamente a quienes laboraron, sobre todo, en la conducción de los trenes o en los patios de maniobras. Dichos trabajadores tuvieron mayor contacto con la dinámica urbana, también fueron los más afectados al arriesgarse a sufrir lesiones, mutilaciones e, incluso, la muerte.

5.2 ESPACIOS FERROVIARIOS Y BAJOS FONDOS

Las necesidades generadas por el viaje en ferrocarril —como alojamiento, alimentación y ocio— fueron satisfechas a partir de la apertura de comercios como hoteles, pulquerías, salones de baile, expendios de comida, casas de huéspedes, entre otros. Las estaciones comenzaron a transformarse en "verdaderos focos de atracción, que acabaron por aglutinar a su alrededor mucha de la actividad comercial e industrial que se desarrollaba en la ciudad, lo que a su vez impulsó el establecimiento de nuevos asentamientos en sus proximidades".⁵³⁶ De tal manera, el comercio de productos y servicios dentro de los espacios ferroviarios fue acentuándose con el transcurrir de las décadas.

Para las décadas de 1940 y 1950, a partir del desarrollo de una vida nocturna y la consecuente ampliación de la oferta de centros de recreación —como salones de baile, cabarés, cantinas, antros, entre otros—, determinada geografía urbana fue asociada con la vida nocturna y sus imaginarios impregnados de ideas e imágenes sobre la pobreza, la violencia, los vicios y la supuesta amoralidad de sus asistentes. Algunas de las colonias asociadas a la proliferación de este tipo de comercios estaban en el centro de la ciudad: la colonia Guerrero, Peralvillo, Nonoalco, Doctores y Obrera, las tres primeras con una

⁵³⁶ Ibarra, *et. al.*, "El papel de las estaciones del ferrocarril", 2019, p. 6.

marcada vida ferrocarrilera en la ciudad de México.⁵³⁷ Si bien a mediados del siglo XX, dicho fenómeno era palpable en la geografía urbana, entre 1920 y 1930 este proceso comenzó a ser perceptible para quienes habitaban esos espacios; así lo demostró la historiadora Odette Rojas, quien, para 1930, contabilizó cinco cantinas al frente de la estación de Buenavista; ocho pulquerías a un costado sobre la calle de Zaragoza y dos bares en las calles Moctezuma y Magnolia, en la colonia Guerrero, a sólo unos metros de la estación de pasajeros más representativa de la capital.⁵³⁸

Durante los años veinte, el aumento en el número de expendios de pulque y otros dedicados a la venta de alcohol llevó a considerar a estos comercios como “centros de vicio”, los cuales, desde la mirada de las autoridades, reunían condiciones propicias para las riñas, el delito y la “degeneración de la raza”.⁵³⁹ Al final de la década, la ciudad presentó grandes transformaciones asociadas a la modernización; no obstante, como enuncié al inicio de este capítulo, la ampliación y mejora de la infraestructura urbana estuvo determinada por una política condicionada por la clase de los diferentes sectores de sociales que habitaban la ciudad de México.

De acuerdo con Pablo Piccato, la propuesta de diseño urbano encarnaba también una reforma social: “[...] Tanto diseñadores como constructores tenían una clara idea del significado social de la modernización: debía desplazarse a los pobres de los asentamientos elegantes, en tanto que los servicios urbanos debían de concentrarse sólo en los distritos bien mantenidos”.⁵⁴⁰ Los proyectos urbanísticos de los higienistas de la época buscaron implementar servicios básicos como agua potable, drenaje y alumbrado en los nuevos desarrollos residenciales para las clases medias y altas de la ciudad de México,⁵⁴¹ no así para las colonias obreras fundadas a finales de los años treinta, las cuales batallaron por décadas para obtener algunos de estos servicios y mejorar sus condiciones materiales.

En medio de estas transformaciones, afirma Rojas Sosa, comenzó a extenderse una visión negativa sobre la ciudad.⁵⁴² Los gobiernos posrevolucionarios integraron a su

⁵³⁷ Pulido, *El mapa “rojo” del pecado*, 2016. [Edición Kindle]

⁵³⁸ Rojas, “La ciudad y sus peligros”, 2016, pp. 70-71.

⁵³⁹ *Ibid.*, pp. 55-57.

⁵⁴⁰ Piccato, *Ciudad de sospechosos*, 2010, p. 40.

⁵⁴¹ Pulido, *El mapa “rojo” del pecado*, 2016. [Edición Kindle]

⁵⁴² Rojas, “La ciudad y sus peligros”, 2016.



discurso la idea de una ciudad decadente, la cual “enfaticaba el papel predominante que tenían las bebidas alcohólicas y los ‘centros de vicio’ en la espiral de miseria, crimen y decadencia de los proletarios urbanos” y que, por lo tanto, había que regenerar a partir de la planificación, la higiene y la moralización de sus habitantes. Bajo esas premisas era necesario emprender acciones para revertir los efectos negativos de la modernización urbana.⁵⁴³ Debido a su asociación con la criminalidad, la violencia y la degradación moral, las autoridades de la ciudad de México buscaron disminuir el número de establecimientos de venta de pulque y otras bebidas embriagantes, así como de salones de baile y cabarés, para ello, entre 1920-1940, implementaron medidas como las inspecciones sanitarias, endurecieron los reglamentos, aumentaron el monto de las multas y fomentaron campañas antialcohólicas.

A pesar de las medidas impuestas por las autoridades locales y federales, la proliferación de dichos establecimientos fue un problema persistente, muchos ofrecieron sus servicios al margen de la ley; es decir, sin contar con una licencia expedida por el Ayuntamiento. En los espacios ferroviarios, esta situación no fue la excepción, así lo denunció el representante del Departamento de *Express* de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (Administrados por el Gobierno), Guillermo Rosell. En su escrito para el presidente municipal manifestó que frente a las oficinas del *Express* de la estación de Buenavista estaban ubicadas las pulquerías *Mis Ilusiones* (3ª de Chopo y 1ª de Álzate); *El Rey del Figón* (1ª de Álzate y esquina con Olivo), *El Purgatorio* (1ª de Álzate y 2ª calle de Encino) y *El Salto del Paciego* (1ª calle de Encino), violando las disposiciones del Reglamento para expendios de Pulque, Aguamiel y Tlachiques:

[...] dichos expendios distarán unos de otros cuando menos 50 metros, me permito poner en el superior conocimiento de Ud. que los tales establecimientos, arriba descritos (sic), abrigan en su seno a gentes de mal vivir, que continuamente están originando escándalo, y entre los cuales, se encuentran probablemente los rateros que a toda hora merodean por las Oficinas del Express en espera del momento propicio para cometer delitos contra la propiedad⁵⁴⁴

Bajo el juicio de Rosell, dichos establecimientos eran centros de reunión de “los rateros”, quienes esperaban una oportunidad para cometer sus fechorías en contra de

⁵⁴³ *Ibid.*, p. 55.

⁵⁴⁴ Carta de Guillermo Rosell para el Presidente Municipal, México, 5 de septiembre de 1922, AHCMDX, Ayuntamiento-Secretaría General de Reglamentos, Vol. 3991, exp. 199, s/f.



las personas que embarcaban o desembarcaban sus mercancías en la estación de Buenavista. No solamente las autoridades gubernamentales relacionaron los expendios de pulque u otras bebidas alcohólicas con la delincuencia, esta visión también permeó entre los administradores de la compañía ferroviaria, autoridades sanitarias y amplios sectores sociales de la época. De tal forma, las estaciones fueron consideradas lugares propicios para el crimen dadas las dinámicas que ahí tenían lugar, en este caso el tránsito de mercancías.⁵⁴⁵

Inclusive, las compañías ferroviarias buscaron aminorar los delitos mediante el cierre de ciertas vialidades consideradas peligrosas debido a la falta de alumbrado o vigilancia. La clausura del tránsito buscó mitigar el paso de quienes consideraron gente peligrosa. Sin embargo, estas acciones generaron obstáculos en la vida cotidiana de los habitantes que debían transitar por ahí para realizar sus actividades diarias, situación que motivó la organización de los vecinos para protestar ante el Ayuntamiento de la ciudad. Los residentes del barrio de Nonoalco exigieron a las autoridades que exhortaran a FNM para abrir la Calzada de Nonoalco —que conectaba con la Calzada de San Simón, Vallejo y Peralvillo—, la cual estaba encontrada obstruida por “unas tapias de lámina”. De acuerdo con la respuesta enviada por el Superintendente de Terminales para el Ayuntamiento, la colocación y retiro de las láminas había sido recurrente desde, al menos, 1908, “en vista de que el paso que había, no servía para otro objeto que de introducirse por ese lugar para verificar frecuentes robos en los carros que siempre se encuentran allí por estar [en] ese punto el patio de Santiago”.⁵⁴⁶ A pesar de la vigilancia por parte de los veladores y el servicio de policía de FNM, los asaltos y robos a los vagones de mercancías fueron hechos frecuentes, cabe recordar que Nonoalco era el centro principal de llegada y salida de mercancías de la capital.

El robo y otros tipos de crímenes no sólo ocurrían en las estaciones de carga. También, la prensa de la capital reportó los asaltos a los trenes de pasajeros en los linderos de la ciudad de México y, también, en las estaciones mismas. Las notas periodísticas subrayaron la coordinación que existía entre los “rateros” y quienes revendían los objetos hurtados. En 1937, en la estación de Colonia fueron capturados dos “habilísimos

⁵⁴⁵ Rojas, “La ciudad y sus peligros”, 2016; Piccato, *Ciudad de sospechosos*, 2010.

⁵⁴⁶ Carta del Jefe del Departamento de Obras Públicas para el Presidente Municipal, México, 19 de noviembre de 1918, AHCDMX, Ayuntamiento-Licencias, Vol. 3233, exp. 640, s/f.

rufianes”: Jorge Brusqueta Volpi y su compañero Miguel Velasco Soriano, quienes ante el Ministerio Público declararon ser los responsables de robar en varias estaciones de la ciudad de México. Los inculpados confesaron que Román Ramírez González, José Martínez Martínez y Agustín Molina Morales eran “compradores de chueco” y responsables de revender las pertenencias robadas a los pasajeros.⁵⁴⁷

En otras ocasiones, como ya fue adelantado en el capítulo anterior, los ferrocarrileros recurrieron al hurto de materiales, fierro, herramientas, entre otras cosas, para obtener recursos económicos y poder subsistir. Incluso, quienes laboraban en las oficinas no estuvieron exentos de llevar a cabo este tipo de prácticas. Durante cuatro años así lo hizo el mozo Calixto Luna González, quien trabajaba limpiando las oficinas de Ferrocarriles Nacionales de México en la calle de Bolívar y Cinco de Mayo, Calixto “era de todas las confianzas de los altos funcionarios cuyos despachos ‘aseaba’” y de donde sustraía “magníficos abrigos ingleses, sombreros americanos”, entre otras prendas que vendía en los bazares de las calles de Allende y Perú. En sus declaraciones a la prensa, el mozo explicó las razones de sus hurtos:

como a últimas fechas el sueldo no le alcanzaba para subvenir sus gastos particulares, después de pensarlo mucho decidió meterse de ladrón, aprovechando de su puesto y de la confianza que sus jefes le depositaban, que comenzó robando con un sombrero, después siguió con un abrigo, y como se vió (sic) impune, porque los hurtos los cometía a la hora que aseaba las oficinas, pronto su ambición le hizo pensar en que podía aumentar el delictuoso rendimiento, si abría los escritorios donde sabía que guardaban dinero.⁵⁴⁸

Antonio Talamantes Bernal, jefe de tráfico de las Líneas Nacionales, fue quien descubrió los delitos del mozo y reconoció nunca haber sospechado del señor Calixto, ya que, en sus dieciséis años de servicio, nunca se había presentado queja alguna contra él. Sus empleadores resaltaron positivamente su experiencia y años de servicio del trabajador, atribuyeron un valor moral positivo a su antigüedad y entrega a la empresa, basando en ello las relaciones de confianza entre trabajadores de diferentes rangos o reconocimiento, las cuales, en algunos casos como el del señor Luna González, fueron aprovechadas en beneficio de sus intereses y necesidades.

⁵⁴⁷ s/a, “Ladrones de los viajeros”, *Excélsior*, 25 de junio de 1937.

⁵⁴⁸ s/a, “Robaba en los ferrocarriles”, *Excélsior*, 10 de diciembre de 1939.



A pesar del interés del gobierno local por regularizar el comercio en las inmediaciones de la infraestructura ferroviaria, lo cierto fue que cantinas, fondas, hoteles y casas de huéspedes —indispensables para el alojamiento temporal de los recién llegados a la ciudad de México— operaron al margen de la ley de forma total o parcial. Es decir, diferentes establecimientos funcionaron de manera lícita, pero habían integrado otros servicios sin contar con el visto bueno del Ayuntamiento. Ejemplo de esto fue el Hotel German-American, ubicado en el número 13 de la plaza de Buenavista, el cual operaba sin licencia, al igual que la cantina localizada en el interior del alojamiento y que servía todo tipo de tragos a los huéspedes. El dueño, al ser infraccionado por esto, “se mostró enteramente altanero e irrespetuoso para con las autoridades”, gritando a los inspectores que “le tenían sin cuidado las determinaciones que tomara este Honorable Ayuntamiento”.⁵⁴⁹

Por otra parte, en los alrededores de las principales estaciones operaban todo tipo de establecimientos sin licencia o que infringían los reglamentos, este era el caso de una casa de huéspedes sin nombre ni licencia en la calle de las Estaciones, número 10, propiedad de la Sra. Juana N.;⁵⁵⁰ otra casa de huéspedes sin licencia en la calle de Buenavista 12, bajo la administración de Guillermo Grieves.⁵⁵¹ En otros casos, las multas fueron levantadas por infringir la reglamentación, particularmente las pulquerías incurrieron en este tipo de violaciones, ya fuese por no barrer la calle frente a su local,⁵⁵² abrir después del horario establecido, permitir que se tocara música dentro del negocio y hasta tolerar la presencia de mujeres consumidoras de pulque dentro de las pulquerías, quienes, por lo general, tenían permitido comprar dicha bebida, pero no consumirla en el local.

Cabe resaltar que varios de los comercios circunscritos a los espacios ferroviarios adoptaron nombres alusivos a la identidad ferrocarrilera de los barrios, generando estrechos vínculos tanto con la población aledaña como con los trabajadores del riel de los rumbos cercanos. Por ejemplo, la peluquería “La Locomotora”, ubicada en la calle 11ª de Guerrero 210; “El Centro de los Ferrocarrileros” en la Plaza de San Lázaro o la fonda “El

⁵⁴⁹ Infracción para el Hotel German-American, ciudad de México, 19 de marzo de 1919, AHCDMX, Ayuntamiento-Infracciones, Vol. 382, exp. 164, s/f.

⁵⁵⁰ Infracción para la casa de huéspedes propiedad de la Sra. Juana N., México, 28 de mayo de 1919, AHCDMX, Ayuntamiento-Infracciones, Vol. 2388, exp. 63, s/f.

⁵⁵¹ Infracción para la casa de huéspedes propiedad de Guillermo Grieves, México, 28 de marzo de 1919, AHCDMX, Ayuntamiento-Infracciones, Vol. 2388, exp. 73, s/f.

⁵⁵² Infracción para la peluquería “La Locomotora”, México, 11 de septiembre de 1919, AHCDMX, Ayuntamiento-Infracciones, Vol. 2322, exp. 269, s/f.



Club Ferrocarrilero” en la 15ª de Guerrero. Al menos estos últimos fueron lugares frecuentados por un tipo específico de público: los ferrocarrileros de las estaciones de Buenavista y San Lázaro. Esta fue tan sólo una parte de la vida comercial alrededor de los espacios ferroviarios.

En el caso de “El Centro Ferrocarrilero”, su propietario Francisco Rodríguez fue multado con \$10.00 pesos por “admitir mujeres en el interior del establecimiento”. Rodríguez solicitó que se condonara la multa porque los cargos no eran ciertos ya que, dijo, “se expende el pulque a las mencionadas mujeres en jarros para sus respectivas casas, y permanecen en el interior por el tiempo necesario mientras se les despacha”.⁵⁵³

Si bien el expediente no ahonda en la resolución del conflicto denunciado por el propietario de “El Centro Ferrocarrilero”, Francisco Rodríguez planteó una situación que parece haber sido común: el abuso y corrupción de los inspectores. Al igual que Rodríguez, otros propietarios y encargados de negocios denunciaron que los responsables de levantar las infracciones “proceden dolosamente, ya porque no se les regala pulque o porque no se les da dinero, o ya porque han recibido órdenes de no sé quién de llevar a su oficina determinado número de actas al día”.⁵⁵⁴ A pesar de que algunos de los comercios no contaban con permisos o licencia para ofrecer sus servicios, también es cierto que la corrupción fue un fenómeno extendido entre los cuerpos encargados de mantener, al menos en la letra, el orden y la seguridad de la ciudad de México.⁵⁵⁵

Aunado a lo anterior, que los inspectores y policías fueran permisivos a las faltas cometidas demuestra que para la reproducción del crimen, la violencia, la corrupción y otras violaciones a la ley —fenómenos asociados con la existencia de los bajos fondos— ha sido necesaria la colaboración de aquellos sujetos e instituciones que por mandato debiesen prevenir e impedir dichos fenómenos. Mientras las transgresiones al orden re-dituaron a los intereses particulares de los agentes del orden, estos fueron permisivos; pero, cuando hubo protestas por parte de propietarios, encargados o usuarios, las diferentes autoridades aplicaron la ley sin distinción y de la forma más rigurosa posible,

⁵⁵³ Carta de Francisco Rodríguez para el presidente municipal, México, 14 de febrero de 1920, AHCDMX, Ayuntamiento-Licencias, Vol. 3152, exp. 5871, s/f.

⁵⁵⁴ Carta de Manuel Rosas para la H. Comisión de Hacienda del Ayuntamiento de México, México, 28 de enero de 1920, AHCDMX, Ayuntamiento-Licencias, Vol. 3152, exp. 4596, s/f.

⁵⁵⁵ Ponce, “Esbirros gobiernistas”, 2019.



mostrando una forma facciosa del uso de la ley, como método de represión contra quienes se rebelaron ante tales prácticas de corrupción por parte de policías e inspectores.

Por otra parte, las problemáticas generadas por los comercios formales —o que contaban con un espacio destinado para ofrecer determinados servicios— no fueron las únicas presentes en los espacios ferroviarios. Como afirma Mario Barbosa, el comercio ambulante estuvo concentrado en puntos de la ciudad con alta afluencia de transeúntes. Fue usual encontrar este tipo de puestos en los alrededores de los mercados establecidos, las estaciones del tranvía y del ferrocarril, así como en zonas de alta actividad comercial.⁵⁵⁶ El comercio ambulante fue común en las inmediaciones de vías, talleres, patios de maniobras, cruces de tren (como en la citada IMAGEN II en páginas anteriores) y, por supuesto, estaciones del ferrocarril.

Ya fuese en las vías cercanas a las principales estaciones o frente a las puertas que recibían a los viajeros, los puestos de comida ofrecieron sus platillos a quienes buscaban una opción rápida y barata con que saciar su apetito antes o después de embarcarse en un viaje, en un momento de descanso del trabajo o a la salida de este en el caso de los ferrocarrileros que ahí laboraban (ver IMAGEN III). En medio de calles polvorientas, apenas con algunos bancos y mesas de madera se alzaban estos comercios, ofreciendo alimentos a los comensales en ollas y cazuelas de barro, puestas a un costado a pie de calle cuando el guisado se terminaba. Entre las bebidas y alimentos ofrecidos en las inmediaciones de las estaciones de ferrocarril se encontraban el café y té —con o sin alcohol—, fritangas y “comidas asquerosas”, como fue catalogada por la visión de comerciantes con un lugar fijo para vender sus productos en los mismos espacios ferroviarios.⁵⁵⁷

De acuerdo con la IMAGEN VIII, los puestos de comida eran bastante socorridos, sobre todo por hombres, en la fotografía las únicas mujeres son aquellas que atienden, vestidas con mandil para poder servir los platillos ahí preparados. De acuerdo con Abelardo Prieto Tamayo, habitante de la ciudad de México, quienes acudían a esta clase de puestos eran “el bajo pueblo” y “la inmensa mayoría de nuestra clase obrera” debido a lo barato que resultaba alimentarse ahí. Según Prieto, una comida costaba tan sólo 10

⁵⁵⁶ Barbosa, *El trabajo en las calles*, 2008.

⁵⁵⁷ Carta de Hilario Castellanos y otros comerciantes para el gobernador del Distrito Federal, México, 15 de febrero de 1918, AHCDMX, Fondo Ayuntamiento-Licencias, Vol. 322, exp. 147, s/f.

centavos, lo cual “le permite destinar la mayor parte de su jornal en el blanco licor de la reyna india (sic)”.⁵⁵⁸ En esta afirmación, de nueva cuenta, los habitantes de la capital mostraban cuán extendida era la asociación entre pobreza y vicios, en este caso la afición al pulque. Prieto indicó que la clase obrera recurría a estos puestos para ahorrar unos centavos y permitirse asistir a las pulquerías y no como la única posibilidad de alimentarse por parte de los trabajadores de las inmediaciones a la estación de Buenavista, ferrocarrileros entre ellos.

IMAGEN VIII: PUESTOS AMBULANTES EN LAS PUERTAS DE LA ESTACIÓN DE BUENAVISTA



FUENTE: Puestos ambulantes en las puertas de la Estación de Buenavista, Ciudad de México, Distrito Federal, ca. 1945, Archivo Casasola-Fototeca Nacional-Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Aunque el comercio ambulante era una estrategia de subsistencia de los sectores populares, generó opiniones en contra por parte de los vecinos y propietarios de negocios alrededor con los que compartían espacio en las estaciones de la capital. Continuando con el testimonio de Abelardo Prieto Tamayo, quien afirmaba que la existencia del ambulante era “una verdadera nota negra”, atacando “el embellecimiento y ornato de la Ciudad”. De acuerdo con su opinión, el comercio ambulante proyectaba una mala imagen sobre lo que era la ciudad, “hablan muy poco de nuestra cultura y medio social, sirviendo

⁵⁵⁸ Carta de Abelardo Prieto Tamayo para los concejales de la ciudad, ciudad de México, 13 de enero de 1919, AHCDMX, Fondo Ayuntamiento-Licencias, Vol. 3233, exp. 636, s/f.

de fundamento a las acervas críticas y a las despectivas apreciaciones que hacen de nosotros, propios y extraños”.⁵⁵⁹ Según su apreciación, los platillos eran:

[...] elaborados sin ninguna clase de limpieza, a la intemperie, a raíz del suelo, bajo la acción del polvo y los demás miasmas que se levantan en las calles, pululando sobre ellos enjambres de moscas y demas (sic) agentes activos para la transmisión de los microbios patógenos; las carnes de que se sirven están generalmente descompuestas, provienen de animales muertos o de los prohibidos para la alimentación del hombre.⁵⁶⁰

Por ello, Prieto propuso al Ayuntamiento de la ciudad de México una iniciativa para suprimir los puestos ambulantes de las calles, sin tener en consideración a quienes obtenían algún dinero de este tipo de comercio.

Al igual que Prieto, otros comerciantes en pequeño demandaron el retiro de los puestos ambulantes de las calles de Buenavista, Estaciones y Bernal Díaz, en donde se había “formado una plaza inmunda, varios vendedores de café con alcohol, fritangas al aire libre y comidas asquerosas, lo cual da, como es natural, muy mal aspecto a ese lugar”.⁵⁶¹ Según sus declaraciones, además de su preocupación por el aspecto urbano y la insalubridad que generaban los expendios de comida, otro motivo de la inconformidad de los comerciantes fue la diferencia que el Ayuntamiento establecía al momento de cobrar a unos y otros. Mientras que los vendedores ambulantes pagaban entre 10 y 20 centavos diarios, los comerciantes argumentaron tener que pagar renta, luz y “las crecidas contribuciones que se nos han impuesto”,⁵⁶² entre ellas la propia licencia para operar sus comercios.

Por las razones anteriores, Hilario Castellanos y un grupo nutrido de comerciantes demandaron el retiro de los ambulantes. La solicitud hecha por Castellanos y compañía tuvo una resolución favorable, de acuerdo con la respuesta del secretario general de gobierno del Distrito Federal, las calles quedarían libres de vendedores ambulantes a partir del 31 de agosto de 1918.⁵⁶³ Sin embargo, como mencioné, el comercio ambulante era una estrategia para subsistir ante la falta de empleo formal u otros medios de obtener un

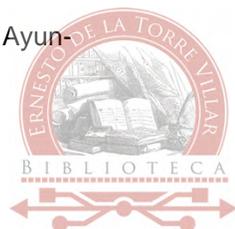
⁵⁵⁹ *Ibid.*

⁵⁶⁰ *Ibid.*

⁵⁶¹ Carta de Hilario Castellanos y otros comerciantes para el gobernador del Distrito Federal, México, 15 de febrero de 1918, AHCDMX, Fondo Ayuntamiento-Licencias, Vol. 3228, exp. 147, s/f.

⁵⁶² *Ibid.*

⁵⁶³ Carta del secretario de Gobierno del Distrito Federal, México, 26 de julio de 1918, AHCDMX, Fondo Ayuntamiento-Licencias, Vol. 322, exp. 147, s/f.



sustento de manera regular. Tal era el caso de un grupo de vendedores ambulantes que despachaban en la plaza del Ferrocarril Nacional, la mayoría artesanos sin trabajo, aseguraron. Debido a no tener otra forma con la cual mantener a sus familias, habían invertido sus “pequeños ahorros y mil sacrificios, y con dinero prestado”⁵⁶⁴ para poner sus puestos. A pesar de su situación, habían sido notificados que debían desalojar la plaza del ferrocarril.

Vicente Landa, líder del grupo de ambulantes, subrayó las condiciones económicas precarias en que vivían, consideró que la petición del grupo de mantenerse en ese lugar y continuar vendiendo era una acción de justicia, “para buscar el pan de nuestras familias”. De ser quitados de ahí, escribió, “seres inocentes sufriran (sic) hambre pues no contamos con otra manera de vivir pues día a día el trabajo está más escaso”.⁵⁶⁵ A pesar de sus argumentos, la decisión del Ayuntamiento se mantuvo, prometiendo a los comerciantes un nuevo lugar en donde pudieran vender, ofrecimiento que el grupo de Landa interpretó como una autorización para continuar vendiendo en la plaza del Ferrocarril Nacional. Después de un breve periodo, el grupo de comerciantes ambulantes regresó con su vendimia a la citada plaza. A pesar de seguir contando con sus licencias y recibos del pago de sus contribuciones eran molestados por la policía, “causándonos con ello enormes perjuicios e impidiéndonos ganar de una manera honrada el sustento de nuestras familias”.⁵⁶⁶

La reubicación de los vendedores ambulante no siempre satisfizo sus intereses. Por esta razón, hubo quejas y solicitudes para volver a vender en los lugares de donde habían sido desalojados. Así lo expresaron algunas vendedoras de comida en las cercanías del mercado de la Lagunilla, quienes habían sido movidas de ahí. En su nuevo asentamiento, dijeron, “no vendemos cada día se nos queda nuestra comida ni tenemos para pagar la plaza somos unas mujeres pobres tenemos bastantes criaturas y es con lo que mantenemos hace mucho tiempo y los alimentos los vendemos con comodidad pues

⁵⁶⁴ Carta de Vicente Landa y otros comerciantes ambulantes de la plaza del Ferrocarril Nacional para el Gobernador del Distrito Federal, México, 1 de abril de 1918, AHCDMX, Fondo Ayuntamiento-Licencias, Vol. 3228, exp. 91, s/f.

⁵⁶⁵ *Ibid.*

⁵⁶⁶ *Ibid.*

venefician a la jente (sic) pobre”.⁵⁶⁷ En consideración de Juana García y demás firmantes, ellas satisfacían la necesidad de alimento de la gente de escasos recursos, quienes acudían a ellas por no tener más con que pagar. Al final, era una relación en donde los involucrados, condicionados por su realidad material, obtenían un beneficio mutuo, aunque estuvieran fuera de los modelos de orden, higiene y modernidad que el resto de la sociedad demandaba para la ciudad de México.

Por otra parte, los gendarmes de la ciudad amenazaron con desalojar a los vendedores ambulantes si no entregaban dinero o mercancía. Incluso, algunas vendedoras fueron llevadas a la penitenciaria por defenderse de las extorsiones de los agentes de seguridad. Un hecho como este ocurrió con las vendedoras de comida colocadas en la puerta por donde salían los trenes de la estación del Ferrocarril Central en la calle de Encino. Las señoras Julia Sánchez y Ramona Granados denunciaron ser levantadas junto con un puesto de panza, ubicado en la esquina de las calles Estaciones y Álamos, cerca de la citada estación de ferrocarril, por el gendarme con número 2203, de apellido González. Explicaron que el gendarme frecuentemente extorsionaba a los vendedores ambulantes y cuando no accedían a sus amenazas eran consignados por “faltas a la Policía”. Otras de sus víctimas fueron los señores Liborio Tresterna, Ambrosio de la Torre y María Rodríguez, quienes vendían sobre la calle de las Estaciones.

Por lo tanto, como lugares de tránsito las estaciones de la capital, así como sus alrededores, eran consideradas como espacios proclives a la delincuencia en contra de los pasajeros, los vecinos, la empresa u otros ferrocarrileros. Ya fuese por el tipo de negocios que, según las autoridades, fomentaban la decadencia moral por la venta y consumo de pulque y otras bebidas embriagantes o por el tipo de gentes que concurría ahí, las estaciones y sus alrededores eran clasificados como sitios peligrosos. Aunado a lo anterior, el comercio ambulante representó un problema, a los ojos de vecinos y comerciantes establecidos proyectaban una mala imagen de la ciudad y generaban condiciones de insalubridad al vender alimentos y bebidas en malas condiciones.

Para los diferentes empleados y trabajadores del ferrocarril el peligro no sólo era consecuencia de la tecnología ferroviaria o de la desatención de los residentes de las

⁵⁶⁷ Carta de Juana García y demás mujeres firmantes para el presidente del Ayuntamiento de la ciudad de México, ciudad de México, México, 28 de abril de 1919, AHCDMX, Fondo Ayuntamiento-Licencias, Vol. 3233, exp. 596.

colonias cercanas. También, el riesgo estuvo presente por los hechos que sucedían en los alrededores de las estaciones, los patios y los talleres; particularmente, la criminalidad. Ya fuese en las oficinas administrativas o en los puntos de entrada a la ciudad de México, las instalaciones y los propios ferrocarrileros estuvieron a expensas de la delincuencia.

En ocasiones, los ladrones buscaron cómplices entre los ferrocarrileros. El que la ciudad de México fuera un importante centro de recepción y distribución de mercancías, como ya he mostrado, hizo que los trenes, las tripulaciones, los pasajeros y los productos transportados estuvieran en constante peligro ante las amenazas de robo por parte de grupos de bandidos apostados a las entradas de la capital. En ocasiones, y dado el contexto de violencia latente en la ciudad, hubo enfrentamientos entre bandoleros y trabajadores del ferrocarril. El peligro aumentaba a las afueras de la capital, en los trayectos entre una estación y otra, haciendo de los caminos de hierro lugares vulnerables para los trabajadores a bordo de los trenes, quienes eran responsables de salvaguardar la integridad de pasajeros y mercancías. Por lo cual, en ocasiones los obreros tenían que buscar los medios para proteger y cuidar su vida.

En 1918, uno de los principales retos para emprender la construcción de un nuevo orden social y político fue la pacificación del territorio, particularmente, en las zonas alejadas al Distrito Federal. La prensa y las autoridades de FNM, en varias ocasiones, señalaron que los linderos del Distrito Federal aún eran ocupados por tropas zapatistas, a quienes calificaron como ladrones o bandoleros por los ataques y actos de sabotaje en contra de los ferrocarriles en esas zonas. El bandolerismo era un fenómeno recurrente aún, quienes se dedicaban al asalto en los caminos vieron en los trenes una oportunidad para obtener dinero y mercancías con las cuales obtener recursos. Estos hechos eran comunicados al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Manuel Rodríguez Gutiérrez, a quien le relataron los acontecimientos sobre el asalto a dos trenes, uno de mercancías y otro de pasajeros, por parte de las tropas zapatistas, según identificaron, en la vía de México a Acámbaro, ambos trenes tenían como destino la Ciudad de México.

De acuerdo con el informe para el secretario, los rebeldes desclavaron un riel de la vía con la intención de descarrilar el tren. Aunque no lograron su objetivo, volcaron un tanque de la máquina y cuatro carros, esto fue suficiente para que los rebeldes asaltaran

los vagones de mercancías, los de ganado y el carro de *Express*. Mientras eso sucedía, un tren de pasajeros iba llegando al lugar del siniestro, al no poder dar marcha atrás fue “copado” por los zapatistas, “quienes se dedicaron a despojar al pasaje del dinero y alhajas que llevaba, así como de algunos fondos que conducía el Mensajero del Express”. Tal parece que los zapatistas no encontraron resistencia y pudieron huir sin contratiempos; por su parte, los muertos y heridos de los trenes fueron trasladados al Hospital de Colonia en la ciudad de México.⁵⁶⁸

Como mencioné, los robos continuaron en los años siguientes a la pacificación de las zonas limítrofes al Distrito Federal. En la madrugada del 19 de octubre de 1938, en la vía rumbo a Toluca, cerca del barrio de La Naranja en las inmediaciones de Tacuba, el velador Félix Olazábal disparó y asesinó al asaltante Macario Serratos, alias “El Macaco”, quien estaba acompañado por sus cómplices José Ortiz, Francisco González e Hipólito Sánchez. Los ladrones robaron varios sacos de trigo del Molino de las Flores, en la calle de Lago Pérsico, y estaban cargándolos en un vagón del ferrocarril. Junto a los delinquentes estaba otro velador, Raymundo Sánchez, —identificado por el propio Olazábal—, quien estaba “a corta distancia de los malhechores contemplando impasible las maniobras de éstos”. En ese momento, llegó Ramón Puebla, compañero de Olazábal, y disparó después de llamar la atención de los ladrones. Con ese acto, “El Macaco” cayó “mortalmente herido” y sus cómplices buscaron refugio en el vagón de ferrocarril. Ahí fueron aprehendidos por la policía junto con el velador Sánchez, “que se supone estaba en connivencia con los forajidos [...] y no pudo explicar cómo fué (sic) que no hizo frente a los ladrones ni intentó dar aviso a la policía, sino que concretóse (sic) a presenciar la maniobra”.⁵⁶⁹

Por otro lado, no sólo en medio de las vías existían riesgos. Dado lo llamativo de la arquitectura de las estaciones y las oficinas administrativas también fueron un objetivo de los ladrones, aunque no siempre tuvieron éxito en sus propósitos. El 31 de octubre de 1921, *El Demócrata*, en su columna titulada “El Archivo de la Delincuencia”, dio a conocer a sus lectores un intento de robo a las oficinas del Ferrocarril Interoceánico. Fue el

⁵⁶⁸ Carta para C. Manuel Rodríguez Gutiérrez, subsecretario encargado del Despacho de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 9 de abril de 1918, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 121, exp. 1, f. 100.

⁵⁶⁹ “Cuando estaba robando mataron al jefe de una banda”, *Excélsior*, 20 de octubre de 1938.



conserje del edificio “Olivares”, Pedro Castillo, quien capturó y presentó ante la policía a Fernando Orzález, quien rompió las cerraduras y entró a las oficinas; aunque Castillo “ignora si robó dinero u objetos”,⁵⁷⁰ condujo a Orzález frente a las autoridades. El presunto ladrón fue llevado a la tercera demarcación de Policía y luego trasladado a la cárcel de Belén para esperar sentencia.

Si bien durante el porfiriato los ferrocarriles y sus instalaciones fueron rápidamente concebidas como símbolo de modernidad y progreso, estos mismos espacios concentraron un imaginario delineado por la violencia, la delincuencia y la pobreza. Es decir, los espacios ferroviarios fueron espacios ambiguos, donde ambos imaginarios convergieron, la percepción dependió mucho de la clase social de los sujetos a los que se hiciera alusión. Mientras tanto, la burguesía y las autoridades políticas eran retratadas en un espacio ordenado y pulcro, siempre como en una festividad a pesar de las circunstancias que existían en los alrededores en los espacios ferroviarios. Por ejemplo, la llegada de los restos de Joaquín D. Casasús, recibidos en la estación de Buenavista por “numerosas comisiones oficiales, parientes y amigos del extinto [...] Al penetrar el carro a la estación, todas las personas que allí se encontraban congregadas, se descubrieron respetuosamente”.⁵⁷¹ En la prensa de la época pueden leerse decenas de episodios de bienvenida o despedida a políticos, militares o algún personaje famoso de la alta sociedad, las cuales tenían lugar en las estaciones, particularmente en Buenavista, en medio de un ambiente festivo, sin hacer alusión a las áreas circundantes, las cuales eran zonas complejas debido a los fenómenos que ahí tenían lugar, como quedó demostrado en la sección anterior de este capítulo.

En contraste, en el mismo espacio, cuando no hubo personalidades destacadas de la política, el rumbo de la Guerrero era retratado como un barrio peligroso, insalubre, lleno de vicios y “focos de corrupción y de ignominia que existen hoy todavía en las calles de Guerrero (nos referimos a la hediondez repugnante de las pulquerías, a los puestos de comestibles antihigiénicos que hay diseminados a lo largo de las calles y al amor de horribles nubes de polvo”.⁵⁷² El mismo diario hizo un llamado a la ciudadanía para

⁵⁷⁰ “Quería Robar”, *El Demócrata*, 31 de octubre de 1921.

⁵⁷¹ “Llegaron a México los restos del Sr. Lic. D. Joaquín Casasús”, *El Heraldo de México*, 19 de septiembre de 1920.

⁵⁷² “A los vecinos de las calles de Guerrero”, *El Heraldo de México*, 19 de septiembre de 1920.



denunciar los desperfectos en aquellos lugares para que con ello se “redima a las calles de Guerrero, de la barbarie en que están sepultadas”.⁵⁷³

Los peligros y la violencia reales que sucedían en los espacios ferroviarios y en las vías aledañas al Distrito Federal se conjugaron con imaginarios e ideas sobre los lugares y los actores que ahí socializaban. Esto asoció los espacios ferroviarios como parte de los *bajos fondos* de la ciudad de México. Como explica Dominique Kalifa, los bajos fondos es una expresión “inmediatamente comprensible”, pero también “difusa e incierta [...]”, donde la realidad, la peor de las realidades, está vinculada con el imaginario, un terreno donde lo ‘social’ es constantemente redefinido por lo ‘moral’”.⁵⁷⁴ En el caso particular de los espacios ferroviarios, si bien hubo una constante tensión entre la infraestructura ferroviaria y la ciudad, la cual se expresó en peligros cotidianos, la manera en catalogarlos dependió de la clase social de los actores, contribuyendo a la ambigüedad de “los bajos fondos”.

Por lo tanto, la dinámica de los espacios ferroviarios fue definida por las prácticas tanto de los ferrocarrileros como de los usuarios y habitantes de las colonias aledañas. En el caso de los primeros, sus actividades laborales cotidianas los vincularon con las calles de la urbe y sus habitantes. Dada la extensión de las vías férreas que atravesaban la mayor parte del centro de la ciudad, sumadas a las de los tranvías, los trabajadores del riel, así como los habitantes de las colonias cercanas a la infraestructura ferroviaria, experimentaron los beneficios y los riesgos del funcionamiento del ferrocarril. A pesar de haberse construido edificios para cada una de las actividades de la industria ferroviaria, éstas muchas veces sobrepasaron los límites de esos lugares, produciendo una interacción, o una colisión, con la urbe y sus habitantes. A pesar de los sinsabores de este vínculo, lo que resalta es la relación íntima que hubo entre el ferrocarril, sus trabajadores y la ciudad, esta conexión fue diluyéndose en las décadas siguientes, en gran medida por el predominio de las avenidas y el automóvil.

A pesar de que las élites enarbolaron un proyecto modernizador basado en las ideas de orden, higiene y seguridad, las prácticas cotidianas de las clases laborantes y populares muchas veces fueron contrapuestas, en gran medida por estar condicionadas

⁵⁷³ *Ibid.*

⁵⁷⁴ Kalifa, *Los bajos fondos*, 2018, p. 9.



por la realidad material en la que estuvieron inmersos y en la cual tuvieron que encontrar y emplear estrategias para subsistir. Tal y como lo expresó Larissa de Lomnitz: “Los marginados sobreviven, se visten, pagan renta, se casan y tienen hijos. Es necesario, por lo tanto, que en la ciudad exista un nicho ecológico, creado en parte por ellos mismos, que haya resultado positivamente el problema de adaptación a un medio urbano hostil”.⁵⁷⁵ En ese contexto, los trabajadores ferrocarrileros también tuvieron que enfrentar la carencia de vivienda, buscando otras alternativas para poder hacerse con un hogar.

5.3 “POR LA UNIÓN DE LOS COLONOS FERROCARRILEROS”: FUNDACIÓN DE LA COLONIA FELIPE PESCADOR

Desde su edificación, la infraestructura ferroviaria, —particularmente las grandes estaciones, como las de la ciudad de México— fueron un polo de atracción de otras actividades comerciales. Además, propiciaron el desarrollo habitacional a sus alrededores a partir de la adquisición, fraccionamiento y edificación de nuevas colonias. El caso más emblemático de este fenómeno fue la colonia Guerrero que junto con las colonias La Lagunilla, Tepito, La Merced, Jamaica y Los Reyes constituyeron la zona denominada por las autoridades como la *Herradura de Tugurios*, caracterizada por su alta densidad de población y sus viviendas precarias y carentes de servicios que predominaban en el panorama urbano en esas zonas de la capital durante la década de 1930.⁵⁷⁶ En la ciudad de México, estas colonias de la ciudad constituyeron el centro del imaginario sobre los bajos fondos.

De nueva cuenta, la materialidad de estos espacios condicionó la percepción de arquitectos, urbanistas, planificadores, políticos y economistas sobre los habitantes de dichas colonias, quienes fueron clasificados como incivilizados, antihigiénicos e inmorales.⁵⁷⁷ Hay que señalar que el discurso de las élites no reparó en el origen de las desigualdades que llevó a miles de hombres, mujeres e infantes a tener a estos lugares como la única posibilidad de contar con un lugar para vivir. Por consiguiente, el problema de la vivienda en la ciudad de México no consistió sólo en la falta de lugares habitables sino también fue una cuestión social relacionada con un proyecto modernizador definido

⁵⁷⁵ Lomnitz, *Cómo sobreviven los marginados*, 1975, p. 26.

⁵⁷⁶ Aréchiga, *Tepito: del antiguo barrio de indios al arrabal*, 2003; Rey, “De la Herradura de Tugurios”, 2021. Antuñano, “From the ‘Horseshoe of Slums’”, 2020.

⁵⁷⁷ Antuñano, “From the ‘Horseshoe of Slums’”, 2020.



por las élites, el cual, como he señalado, no mantuvo en la pasividad a los actores afectados, sino fue el catalizador de negociaciones y, en otros casos, la fuente de conflictos.

En 1918, el Departamento del Trabajo recopiló una serie de informes sobre las condiciones de las viviendas en los Cuarteles Mayores. En el Cuartel V, el inspector designado realizó las siguientes observaciones: en la casa de la calle 14^a de Guerrero, número 267, los cuartos en renta eran de 2x2.50 metros, “mal enlozados y enduelados, excusados sin agua, sin puerta y muy feo”, condiciones que obligaban a los inquilinos a hacer sus necesidades y tirar la basura en los llanos aledaños. Por otro lado, otras viviendas parecían tener mejor estado, pero, era patente la falta de algunos servicios básicos como drenaje o agua potable, tal es caso de la vecindad ubicada en la Calzada de Nonoalco 38, donde las rentas oscilaban entre los \$7.00 y los \$10.00 pesos mensuales, cuyas habitaciones eran más grandes —entre 3.5x3 y 4x3.5 metros—, a pesar del costo, el inspector reportó que los excusados eran limpios, pero sin agua, teniendo que “echarle a cubetazos”, mientras que en las coladeras eran depositadas las aguas sucias y los orines, las que eran la fuente de malos olores.⁵⁷⁸ Lo anterior es tan sólo una muestra de las condiciones de las viviendas en que habitaban la mayor parte de la gente en las cercanías de las principales estaciones de la ciudad, cuya ubicación, en la mayoría de los casos, coincide con la zona denominada como Herradura de Tugurios.

También, en la prensa de la época las denuncias sobre las malas condiciones de las habitaciones rentadas en la ciudad de México fueron constantes. Martha Rodríguez Soriano, en una columna de opinión publicada en *El Popular*, definió el problema de la habitación como “pavoroso”.⁵⁷⁹ Las habitaciones baratas, “miserables, sucias”, eran ocupadas, en su mayoría, por obreros y “gente que apenas y puede pagar unos cuantos pesos por tener un techo donde cobijarse”.⁵⁸⁰ En general, la autora determinó que las habitaciones en renta eran “pocilgas” o pocilgas con “pretensiones de apartamentos modernos” para quien pudiera pagar un poco más.

De acuerdo con Emilio de Antuñano, en los años treinta comenzó una cruzada en contra de los tugurios, entendidos como amplias zonas de la capital donde predominaban las casas insalubres y sobrepobladas, comúnmente asociados con aquellos espacios que

⁵⁷⁸ Informe de casas habitación, 1918, en AGN, Departamento del Trabajo, Caja 134, exp. 1, ff. 1-3.

⁵⁷⁹ Martha Rodríguez Soriano, “El terrible problema de las habitaciones”, *El Popular*, 3 de agosto de 1938.

⁵⁸⁰ *Ibid.*

concentraban gran número de las vecindades, particularmente en las zonas centro y norte de la ciudad de México; es decir, en la Herradura de Tugurios.⁵⁸¹ Tanto por la precariedad de su infraestructura y la falta de servicios básicos como por el imaginario de violencia, inmoralidad y vicios relacionados con el tugurio y los bajos fondos, las autoridades federales y locales del Distrito Federal llevaron a cabo diferentes encuestas entre 1935 y 1952, estas estuvieron orientadas a conocer la realidad de las viviendas de bajo costo desde una perspectiva urbana, arquitectónica y social.⁵⁸² No obstante, en este proyecto de investigación la *colonia proletaria*, como categoría para comprender una forma específica de habitar, quedó al margen de las encuestas mencionadas, a pesar de que para el momento era un fenómeno que había tomado relevancia y modificó el aspecto urbano de la capital.

A finales de la década de 1930, durante el cardenismo, tuvo lugar un movimiento en favor de la vivienda para el sector obrero, aprovechando el contexto de una política en favor de la organización obrera y la atención de sus principales demandas. El gobierno de Lázaro Cárdenas mostró una actitud favorable en relación con la constitución de colonias proletarias; pero, “no logró esbozar una política tendiente a transformar la ciudad y tampoco alcanzó a unificar a los sectores sociales susceptibles de nuclearse en torno a un proyecto de transformación urbana”.⁵⁸³ En su investigación sobre la vivienda urbana durante el cardenismo, Manuel Perló afirma que las demandas urbanas no formaron parte del programa de reformas sociales y económicas iniciadas en este periodo.⁵⁸⁴ En estas circunstancias, un grupo de ferrocarrileros de la ciudad de México se organizó con la intención de forjarse un hogar y patrimonio mediante la fundación de la colonia Felipe Pescador.

A finales del siglo XIX, los puestos de maquinistas, conductores, fogoneros, mecánicos, ingenieros, entre otros, estaban copados por rieleros extranjeros, manteniendo excluidos a los ferrocarrileros mexicanos. Esta situación generó que, en los primeros años del siglo XX, grupos de trabajadores mexicanos buscaran organizarse con el fin de

⁵⁸¹ Antuñaño, “From the ‘Horseshoe of Slums’”, 2020, pp. 113-117. En este sentido, el autor distingue entre el tugurio o la vecindad y la fundación de colonias proletarias a finales de la década de 1930, estableciendo una tipología sobre la vivienda habitada por los sectores populares y obreros de la capital.

⁵⁸² *Ibid.*, p. 115.

⁵⁸³ Perló Cohen, *Estado, vivienda y estructura urbana*, 1981, p. 12.

⁵⁸⁴ *Ibid.*



defender sus intereses, en ese proceso Felipe Pescador, de oficio telegrafista y despachador —junto con Tomás Piñeyro, Lauro Carrillo Jr. y Pedro Baranda—, fue precursor y artífice del movimiento obrero ferrocarrilero por la mexicanización de la fuerza de trabajo en el sistema ferroviario nacional, al insistir en la necesidad de constituir organizaciones propias que velaran por “la elevación profesional de sus agremiados”.⁵⁸⁵ Por esta razón, la vida y obra de Felipe Pescador se mantuvo en la memoria de los ferrocarrileros mexicanos, sobre todo, de los residentes en la ciudad de México.

Desde la década de 1930, la modernización urbana incentivó un proceso de reorganización de la ciudad. Las estaciones del ferrocarril que antes estaban dispuestas en la periferia del centro de la ciudad representaron un problema para las políticas de movilidad que, cada vez más, incentivaron y privilegiaron el uso de automóviles o camiones, haciendo necesaria la construcción y mejora de calles y avenidas. El fin de las operaciones en las estaciones —y sin algún otro uso relacionado con el servicio de transporte— significó la disponibilidad de amplios terrenos en una ciudad envuelta en un proceso acelerado de urbanización.

Desde finales del porfiriato, el tema de la vivienda comenzó a figurar como un problema social de grandes magnitudes. Entre 1930 y 1940, después de significativas oleadas migratorias a la capital, esta cuestión se profundizó ante la falta de una política de vivienda orientada a satisfacer las necesidades de los sectores obrero y popular. Así, grupos de trabajadores ferroviarios reclamaron para sí mismos la propiedad de aquellos espacios que formaban parte de los bienes de Ferrocarriles Nacionales de México, que, sin embargo, para entonces estaban fuera de servicio, estos fueron vistos como una oportunidad para edificar sus viviendas y, junto con otras familias rieleras, constituir colonias proletarias.

Desde 1938, durante la gestión de Cárdenas y los gobiernos siguientes, la consolidación de la colonia Felipe Pescador estuvo enmarcada en largas negociaciones con las autoridades locales y federales. Las gestiones incluyeron la adquisición de los terrenos —propiedad de Ferrocarriles Nacionales de México— hasta la gestión de servicios básicos, como drenaje y agua potable. Ante la falta de atención de sus necesidades, comenzó a gestarse un movimiento de colonias proletarias y populares a finales de los

⁵⁸⁵ Rodea, *Historia del movimiento obrero*, 1944, p. 132.



años cuarenta, cuyas demandas contemplaron la mejora de las condiciones materiales y de infraestructura de estos espacios. Por ello, de acuerdo con los informes de la Dirección Federal de Seguridad, fueron catalogadas como puntos rojos de descontento social en la ciudad de México, en los cuales debía haber una vigilancia por parte de los servicios de inteligencia debido a las condiciones materiales mencionadas y por los sujetos que habitaban esas colonias, en su mayoría ferrocarrileros con una historia de organización sindical..

En los últimos días de la administración de Lázaro Cárdenas y de la Administración Obrera, el 19 de octubre de 1940, los representantes de la Sociedad de Colonización y Consumo “Felipe Pescador”, con domicilio en la calle de Argentina 15 y formada mayoritariamente por empleados administrativos y de oficina, en entrevista con el aún presidente Cárdenas dieron a conocer sus intenciones de comprar los predios en desuso del complejo ferroviario de la estación de Peralvillo del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, esta tenía una superficie total de 99,260 m², colindante al norte con las calles de Acero y Platino, al sur con la calle de Canal del Norte, al este con terrenos particulares y las calles de Boleo, así mismo, al oeste sus límites eran determinados por las calles de San Andrés de la Sierra Sur, de Bolaños y otros terrenos particulares.⁵⁸⁶

La reorganización urbana y el proyecto de Ferrocarriles Nacionales de México de concentrar el transporte de carga y de pasajeros en los márgenes entre el Distrito Federal y el Estado de México, terminó por hacer innecesaria a la citada estación, la cual tuvo un lugar destacado en el servicio de transporte de la ciudad, debido a que reunía el grueso del comercio de pulque procedente del estado de Hidalgo. Por ello, los integrantes de la Sociedad de Colonización y Consumo “Felipe Pescador” vieron en ese espacio la oportunidad de edificar un hogar. Luis González Barrera, presidente de dicha organización, señaló: “la constitución de esta primera Colonia-Hogar Ferrocarrilera, “Felipe Pescador”, marcará en nuestro recuerdo e historia del gremio, una de las etapas más brillantes al hacer tangible el principio del anhelo de nuestro mejoramiento”.⁵⁸⁷

⁵⁸⁶ Acuerdo a los CC. Jefe del Departamento del Distrito Federal, Secretario de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa y a la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, ciudad de México, 14 de febrero de 1952, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

⁵⁸⁷ Carta de Luis González Barrera (presidente) y Rafael F. Santacruz (secretario), miembros del Consejo de Administración de la Sociedad de Colonización y Consumo “Felipe Pescador” para el presidente Manuel

La Sociedad “Felipe Pescador” era auspiciada por el STFRM, particularmente por la Sección 16 de la ciudad de México, cuya postura ideológica fue más radical que la de dirección sindical, como he mostrado anteriormente. Aún cuando los ferrocarrileros eran respaldados por la organización sindical, no fue el único grupo en pugnar por la propiedad sobre los terrenos de la estación Peralvillo. Durante el proceso de solicitud, otros grupos de ferrocarrileros organizados buscaron el mismo objetivo que la Sociedad de Colonización y Consumo “Felipe Pescador”, entre ellos la Sociedad Cooperativa “Felipe Pescador”, cuyos miembros fueron acusados públicamente de mantener vínculos con el candidato presidencial Ezequiel Padilla. Entonces, la pugna por una vivienda fue una extensión de los conflictos intergremiales y políticos que la fundación del sindicato único no pudo contener, aunque la historiografía sobre el movimiento obrero represente a los grandes sindicatos como entes monolíticos unificados.

La existencia de facciones dentro del mismo grupo de trabajadores con relaciones políticas con diferentes personalidades e instituciones políticas demuestra que, como afirma Antuñano, la fundación de colonias proletarias estuvo inmersa en un entramado de relaciones con autoridades locales y federales que administraban la movilización de estos grupos en torno a la vivienda en la ciudad de México. Por lo tanto, la consolidación de colonias proletarias fue tanto una solución política para el problema de la vivienda, como una forma de poblar que oscilaba entre la legalidad y la ilegalidad.⁵⁸⁸ En el caso de la colonia Felipe Pescador esto es evidente, dado que la Sociedad de Colonización y Consumo contó con el aval presidencial para hacerse con la propiedad de los terrenos de la estación de Peralvillo, incluso, las autoridades del Departamento del Distrito Federal (DDF), por orden presidencial, realizaron los estudios y presupuestos necesarios para el fraccionamiento y provisión de servicios; sin embargo, por la dilación en la entrega formal de los predios, los ferrocarrileros beneficiados optaron por invadir dicho espacio y auto-construir sus viviendas.

A pesar de la aprobación de Cárdenas de entregar a los ferrocarrileros los terrenos de la citada estación y de ordenar a las autoridades del DDF que comenzaran a elaborar un proyecto de fraccionamiento y los presupuestos para la provisión de los servicios de

Ávila Camacho, México, D. F., 7 de septiembre de 1946, en AGN, Presidentes-Manuel Ávila Camacho, Caja 274, exp. 418.2/5, s/f.

⁵⁸⁸ Antuñano, “From the ‘Horseshoe of Slums’”, 2020.



agua, saneamiento y alumbrado, por una carta dirigida a Manuel Ávila Camacho en 1942, conocemos que, dos años después, los ferrocarrileros habían avanzado poco para lograr su cometido de tomar posesión de dichos terrenos. En su comunicación solicitaron al presidente Ávila Camacho que ratificara los acuerdos alcanzados con la anterior administración y fueran respetados los presupuestos elaborados por la Dirección de Obras Públicas en diciembre de 1940, donde las autoridades de la capital, con un ligero entusiasmo, recomendaron que el fraccionamiento de los terrenos se hiciera “desde el punto de vista del embellecimiento de la Ciudad, así como también como beneficio para los Ferrocarriles”.⁵⁸⁹

El desarrollo de colonias proletarias o populares distó mucho de esa idea de “belleza” del discurso de las diferentes dependencias relacionadas con la administración de la ciudad de México. María Cristina Sánchez-Mejorada argumenta que las colonias proletarias en la capital carecieron de los servicios más esenciales. Aunado a lo anterior, la mayoría de las colonias proletarias estuvieron ubicadas en los márgenes de la ciudad, estaban poco pobladas y carecían de espacios de sociabilidad. Estas carencias, como mencioné, persistieron por años a pesar de que la gente comenzó a ocupar aquellos espacios y a construir sus viviendas.⁵⁹⁰ Sin embargo, el caso de la colonia Felipe Pescador escapa a algunas de estas características, si bien hasta los años cincuenta sus habitantes continuaban gestionando servicios básicos, su localización en una zona aledaña al centro de la capital y su número de habitantes rompen con la tipología planteada por Sánchez-Mejorada y Antuñano.

Aunque Ávila Camacho ratificó a los rieleros los compromisos contraídos por Cárdenas, las negociaciones continuaron estancadas, a pesar de que tanto FNM como la Secretaría de Hacienda avalaron la desincorporación y venta de los terrenos aludidos. A partir de 1941, la Sociedad Cooperativa y de Consumo basó sus solicitudes ya no apelando a la buena voluntad del jefe del Ejecutivo en turno, sino en un acuerdo presidencia publicado el 16 de octubre de 1941, mediante el cual el gobierno federal desincorporó de los bienes nacionales una serie de terrenos para su venta, entre los cuales estuvieron

⁵⁸⁹ Copa certificada del presupuesto para urbanización del fraccionamiento denominado “Felipe Pescador” elaborado por la Dirección de Obras Públicas, México, D. F., 1 de julio de 1941, AGN, Presidentes-Manuel Ávila Camacho, caja 374, exp. 418.2/5, s/f.

⁵⁹⁰ Sánchez-Mejorada, “Política y gestión urbana”, 2001.



predios pertenecientes a Ferrocarriles Nacionales de México. Con este antecedente, los primeros habitantes de la Felipe Pescador buscaron que les fueran otorgados dichos espacios, “con objeto de [...] de ver realizadas nuestras aspiraciones de contar con un terreno propio donde levantar nuestros hogares”.⁵⁹¹

A partir de las fuentes consultadas, no ha sido posible determinar el momento preciso cuando la antigua estación de Peralvillo fue poblada por las familias de los trabajadores ferrocarrileros. Algunas fuentes señalan 1940 como el año de ocupación, otras apuntan que fue hasta 1946, cuando los rieleros tomaron posesión de los terrenos y comenzaron a edificar sus hogares. Me inclino a considerar el año de 1946, como el momento inicial de la constitución de la colonia Felipe Pescador. En primer lugar, a partir de ese año, los miembros de la Sociedad Cooperativa y de Consumo Felipe Pescador basaron sus exigencias en el acuerdo presidencial de octubre de 1941; segundo, al año siguiente, los representantes de FNM denunciaron judicialmente a los líderes del grupo de colonos por despojo de bienes de la nación, catalogando a los ferrocarrileros como “invasores”;⁵⁹² tercero, a partir de la administración de Miguel Alemán Valdés, el problema de la vivienda proletaria y popular estuvo presente en la agenda política, con todos los problemas que eso acarreó, como la especulación y la corrupción inmobiliaria; por último, de la mano de Ernesto P. Uruchurtu, fueron implementadas acciones para evitar el crecimiento desorganizado de la ciudad, así como su reordenamiento. En el marco de esos acontecimientos, resolver la cuestión de la colonia Felipe Pescador, y de otras decenas de colonias proletarias y populares, fue una prioridad, al menos legalmente.

Entonces, a pesar de la buena voluntad de Ávila Camacho al ratificar los acuerdos y de haber desincorporado y puesto en venta diversos predios en la ciudad de México, prevaleció la dilación como estrategia para desmovilizar a los ferrocarrileros organizados en favor de ocupar las instalaciones de la terminal del Ferrocarril Hidalgo en la capital. La

⁵⁹¹ Carta de Luis González Barrera, presidente; Jesús Barbosa Martínez, secretario; por el consejo de vigilancia del STFRM, Salvador Rodríguez Hermosillo, presidente de la Sociedad Cooperativa de Colonización y Consumo “Felipe Pescador” para el Sr. General de División Manuel Ávila Camacho, presidente de la República, México, D. F., 30 de julio de 1943, en AGN, Presidentes-Manuel Ávila Camacho, Caja 374, exp. 418.2/5, s/f.

⁵⁹² Carta del Lic. M. R. Palacios para el secretario particular de la presidencia, México, D.F., 6 de noviembre de 1947, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

prolongación en la entrega de los respectivos predios provocó que una fracción de los ferrocarrileros tomaran otras acciones para ocupar los terrenos de la estación.

En otros casos similares a la colonia Felipe Pescador, la falta de una respuesta rápida a las solicitudes de los ferrocarrileros fue un fenómeno común. Situación similar vivieron los colonizadores de otra colonia ferrocarrilera, la 7 de noviembre,⁵⁹³ ubicada a unos 300 metros al norte de la estación de Peralvillo.⁵⁹⁴ En su caso, los terrenos estaban arrendados a particulares, ya fuese para labores agrícolas o industriales, “en cantidades tales, que no se podría discutir que benefician a la economía de los propios ferrocarriles”,⁵⁹⁵ por sus precios tan bajos de arriendo. La confrontación entre trabajadores y particulares fue constante en este tipo de situaciones. Ejemplo de ello, fue el caso del señor Emilio Gestera, de origen español y propietario de una fábrica de colchones y colchonetes, la cual estuvo en los terrenos solicitados por los ferrocarrileros que buscaron constituir la colonia 7 de noviembre.

Gestera declaró pagar por concepto de renta más de 36 mil pesos, a pesar de ser propietario de una fábrica de colchones, pretendía adquirir 8 mil metros cuadrados a un precio que oscilaba entre los \$2.00 y los \$3.00 pesos por metro cuadrado, costo que el gobierno fijó, mediante acuerdo presidencial en 1944, como precio especial para que los ferrocarrileros pudieran adquirir los predios que constituirían la colonia 7 de noviembre.⁵⁹⁶

Por ello, Eduardo Chávez y Francisco Tejeda, presidente y secretario respectivamente de la Asociación Pro-Mejoramiento de la Colonia Ferrocarrilera Siete de Noviembre, apuntaron: “Consideramos que como Mexicanos por nacimiento y servidores de los Ferrocarriles es de justicia se tome en cuenta a los trabajadores de base que han

⁵⁹³ Oficialmente, en México, el 7 de noviembre fue declarado el Día del Ferrocarrilero por el presidente Manuel Ávila Camacho. La fecha evoca el hecho heroico realizado por el maquinista Jesús García Corona, el “Héroe de Nacozari”, quien manejó un tren cargado de dinamita que estaba incendiándose en la estación de Nacozari, Sonora, evitando la explosión del ferrocarril y salvando la vida de los habitantes del poblado, sacrificando su vida.

⁵⁹⁴ Carta de Jesús Díaz de León para el Lic. Miguel Alemán V., México, D. F., 25 de febrero de 1949, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

⁵⁹⁵ Carta de Luis González Barrera, presidente, y Rafael F. Santacruz, secretario, del consejo de Administración de la Sociedad de Colonización y Consumo “Felipe Pescador”, para el presidente general Manuel Ávila Camacho, México, D. F., 7 de septiembre de 1946, AGN, Presidentes-Manuel Ávila Camacho, Caja 374, exp. 418.2/5, s/f.

⁵⁹⁶ Memorandum de Eduardo Chávez García, presidente y Francisco Tejeda S., Secretario de la Asociación Pro-Mejoramiento de la Colonia Ferrocarrilera Siete de Noviembre para el presidente, México, D. F., 15 de junio de 1945, AGN, Presidentes-Manuel Ávila Camacho, Caja 374, exp. 418.2/5, s/f.



solicitado pequeñas superficies de terreno donde construir sus hogares, para que de preferencia se les venda a ellos ya que los lotes de la Colonia no bastaron para atender a esos compañeros”.⁵⁹⁷ Como parte de estos reclamos, los vecinos de la 7 de noviembre consiguieron el apoyo de 22 colonias proletarias de la Gustavo A. Madero, adheridas al Comité Central de Colonias Proletarias del Distrito Federal. En este caso, al final, el gobierno federal dio la razón a los habitantes de la 7 de noviembre, al reconocer que Emilio Gestera, como propietario de una fábrica en los terrenos en disputa, no podía ser considerado invasor ni persona de escasos recursos.

A pesar del fallo a su favor, en 1949, los ferrocarrileros de la colonia 7 de noviembre denunciaron que continuaban siendo víctimas de ataques por parte de otros interesados en los terrenos que ocupaban. Por esta razón, volvieron a escribir al presidente solicitando su intervención, dijeron que más 600 familias rieleras, con títulos de propiedad “debidamente registrados”, “nos encontramos a punto de ser víctimas vandalismo pillos paracaidistas con antecedentes ampliamente conocidos”; además, añadieron que autoridades civiles trataban de “despojarnos nuestros hogares todavía no terminanos (sic) construir costándonos innumerables sacrificios y privaciones”.⁵⁹⁸ Este tipo de casos ilustran muy bien el conflicto por el espacio que ocurrían en la ciudad de México en torno a la vivienda durante los años cuarenta y cincuenta.

Por lo tanto, a pesar de contar con títulos de propiedad, los rieleros no tuvieron certeza de la posesión sobre el espacio que ocupaban, como lo ilustra el caso de los habitantes de la colonia 7 de noviembre. Por otra parte, al igual que los habitantes de la Felipe Pescador, enfrentaron la dilación de las autoridades responsables de responder y solucionar sus demandas, tanto por parte del gobierno federal como de los administradores de FNM.

Por su parte, a finales de 1946, ante el nulo avance del tema por los canales institucionales, una fracción de los ferrocarrileros que participaban en la Sociedad Cooperativa y de Consumo “Felipe Pescador” decidió invadir los terrenos solicitados legalmente, el hecho ocurrió el 18 de octubre de ese mismo año, “debido a la escasez (sic) de casas habitación en la Ciudad, y ahora más que nunca se ven precisados a la adquisición de

⁵⁹⁷ *Ibid.*

⁵⁹⁸ Telegrama de Francisco Tejeda S. y Eduardo Chávez García para el Lic. Miguel Alemán V., México, D.F., 24 de febrero de 1949, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

los mismos, toda vez que la carestía de la vida, apenas si alcanza para medio subsistir, ya que hace tiempo no se obtiene ningún aumento en los salarios, que permita favorecer a la constante elevación de los artículos de primera necesidad”.⁵⁹⁹ Dejando en claro la diferencia de clase que había entre ellos y los de la Sociedad Cooperativa. Quienes optaron por la invasión, eran “ferrocarrileros sin propiedades y modestos salarios, en contraste miembros llamada cooperativa Felipe Pescador tienen salarios altos y son propietarios de residencias”, según argumentaron.⁶⁰⁰ De acuerdo con un telegrama dirigido a Miguel Alemán, el total de familias que había ocupado por la fuera la antigua estación de Peralvillo ascendía a 165, sin especificar un número preciso de personas.⁶⁰¹

Este nuevo grupo adoptaría el nombre de Comité Ferrocarrilero Colonizador “Felipe Pescador”, el cual sufriría la persecución de la policía. Algunos de sus miembros serían encarcelados por su acción de “invadir” dichos terrenos e impedir el tránsito de los ferrocarriles, hecho desmentido por Manuel Monsiváis Torres, presidente del mencionado Comité. Para continuar con la defensa de sus intereses, en ese mismo año, este nuevo grupo optó por constituirse jurídicamente como una asociación, la Asociación Pro-Mejoramiento de la Colonia Proletaria “Felipe Pescador” —fundada en la escuela Manuel L. Palacios, ubicada en el centro de la propia colonia, bajo el lema: “Por la unión de los colonos ferrocarrileros”—,⁶⁰² obteniendo el reconocimiento como una colonia proletaria por parte de la Oficina de Colonias del Departamento del Distrito Federal.⁶⁰³ Es importante mencionar que la formación de este tipo de asociaciones fue impulsada por las autoridades del Distrito Federal, con la intención de contar con interlocutores electos por parte de los propios colonos de las recién formadas colonias, fortaleciendo “de manera importante un aparato de gestión fincado en la incorporación continua y sistemática de la

⁵⁹⁹ Carta de Jesús Díaz de León para el Lic. Miguel Alemán V., México, D. F., 25 de febrero de 1949, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

⁶⁰⁰ Telegrama de Manuel Moncibais (sic), presidente e Ignacio Guzmán Ruiz, secretario del Comité Ferrocarrilero Colonizador Felipe Pescador, para el presidente, Distrito Federal, 18 de octubre de 1946, AGN, Presidentes-Manuel Ávila Camacho, Caja 374, exp. 418.2/5, s/f.

⁶⁰¹ Telegrama de Ignacio Guzmán Ruíz para el presidente de la República, México, D.F., 19 de diciembre de 1947, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

⁶⁰² Carta de J. Concepción Castillo y Manuel Alarcón Abad para el Lic. Miguel Alemán Valdés, México, D. F., 2 de julio de 1951, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

⁶⁰³ Carta de los miembros de la Mesa Directiva de la colonia proletaria “Felipe Pescador” para el presidente constitucional Lic. Miguel Alemán V., México D. F., 24 de julio de 1952, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

clientela política”.⁶⁰⁴ Si bien los representantes eran electos en asamblea por los habitantes de las colonias proletarias, poco a poco estas asociaciones fueron integradas al sector popular del Partido Revolucionario Institucional (PRI).

Precisamente, un año después de este acontecimiento, en 1947, la gerencia de Ferrocarriles Nacionales de México interpuso una demanda por el delito de despojo de bienes en contra de los “los invasores de los terrenos” de la estación de Peralvillo, a pesar de que desde 1940, la gerencia de la empresa ferroviaria había dado su visto bueno para la adjudicación de los predios en disputa. Este hecho ocasionó que otras secciones sindicales manifestaran su apoyo a los ferrocarrileros integrantes del Comité Ferrocarrilero Colonizador “Felipe Pescador”, entre ellas la Sección 22 de Oaxaca, su representante Roberto Pérez G. escribió:

[...] el Terreno de que se trata debe ser propiedad de los trabajadores Ferrocarrileros que lo habitan, mediante el pago que para el objeto establece el propio Acuerdo Presidencial, tomando en cuenta también que ese terreno no le es necesario a los Ferrocarriles para sus servicios y que sin embargo es un beneficio para los trabajadores que carecen hasta la fecha de habitaciones adecuadas en la Capital dado la carestía de la vida en la actual época.⁶⁰⁵

La persecución judicial de las familias ferrocarrileras ocupantes de los terrenos de la estación de Peralvillo llevó a que el polémico líder sindical Jesús Díaz de León, “El Charro”, interviniera en este asunto ante el presidente Miguel Alemán, a quien relató los hechos que el gerente de los FNM quería realizar en cuanto a los precios de venta de espacio. Si bien no había una resistencia a vender, “pero a base de precio comercial y, como esto no lo consideramos de justicias, ya que lejos de solucionar el problema, lo vendría a empeorar”. Por ello, sugería tomar los precios de referencia de la colonia 7 de noviembre, los cuales estuvieron entre los \$2.00 y \$3.00 metros cuadrados.⁶⁰⁶

En la medida en que el conflicto entre colonos ferrocarrileros y autoridades fue en aumento y extendiéndose sin una resolución, la Asociación Pro-Mejoramiento Felipe Pescador fue integrándose a los canales corporativos del Estado. Aunque no hay claridad de cómo fue este proceso, para 1951, en un desplegado firmado por la Federación de

⁶⁰⁴ Sánchez-Mejorada, *Rezagos de la modernidad*, 2005, p. 239.

⁶⁰⁵ Carta de Roberto Pérez G. para el Lic. Miguel Alemán Valdés, Oaxaca, Oaxaca, 8 de octubre de 1947, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

⁶⁰⁶ Carta de Jesús Díaz de León para el Lic. Miguel Alemán V., México, D. F., 25 de febrero de 1949, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

Colonias Proletarias del Distrito Federal, un conjunto de representantes de “las doscientas sesenta y seis colonias populares que circundan a la Ciudad de México” expresaron su apoyo y “adhesión inquebrantable” al gobierno de Miguel Alemán Valdés, particularmente por la implementación del “PLAN ALEMÁN PRO CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA VIVIENDA POPULAR QUE CONSTITUYE UNA AUTENTICA PROTECCIÓN PARA MILLARES DE COLONOS PROLETARIOS QUE VIVIERON EN EL DESEMPLEO Y EN LA INJUSTICIA SOCIAL”.⁶⁰⁷ Además de esa manifestación de apoyo, en el mismo desplegado, los representantes señalaron que estaban en contra de “quienes desertaron de las filas de la Revolución, para convertirse en gerentes de compañías constructoras, en nuevos ricos y hacendados, nosotros permanecemos fieles a los principios y postulados del P. R. I.”.⁶⁰⁸

La conformación de este tipo de agrupaciones respondió a la necesidad de los pobladores de contar con mecanismos para presionar a las autoridades y gestionar la provisión de servicios y la regularización de los asentamientos. Por lo cual, es posible argumentar que, para la primera mitad del siglo XX, la fundación y legalización de colonias proletarias fueron la respuesta de las clases populares y de trabajadores, así como de las autoridades para atenuar el problema de déficit de vivienda.

Como afirma, Cristina Sánchez Mejorada:

Las propias autoridades del Departamento [del Distrito Federal] reconocían que, aunque ilegales, estas prácticas respondían a la aspiración de todo ser humano a tener techo o albergue propio, una necesidad elemental exacerbada por la escasez de vivienda para las nuevas familias que surgían de las ya establecidas y para las de los contingentes humanos que afluían al Distrito por leyes ineluctables y que también requerían de un hogar; y la necesidad de obtener un mejor patrón de vida [...] y a medida que los desheredados de la fortuna adquirían conciencia de que su situación no era culpa solo de ellos, sino también de una sociedad deficiente y mal organizada.⁶⁰⁹

Para la década de 1950, en el Distrito Federal existían alrededor de 279 colonias proletarias, habitadas por cerca de 736 035 personas.⁶¹⁰ A partir de entonces, este tipo de asentamientos fueron registrados en las encuestas sobre el problema de vivienda en el Distrito Federal, las cuales fueron elaboradas por el Banco Nacional Hipotecario y de

⁶⁰⁷ s/a, “Federación de Colonias Proletarias del Distrito Federal a la Opinión Pública”, *El Nacional*, 29 de julio de 1951. Mayúsculas en el original.

⁶⁰⁸ *Ibid.*

⁶⁰⁹ Sánchez-Mejorada, *Rezagos de la modernidad*, 2005, p. 225.

⁶¹⁰ Antuñano, “From the ‘Horseshoe of Slums’”, 2020.



Obras Públicas y cuyo propósito era realizar un diagnóstico sobre las condiciones materiales de la vivienda y generar propuestas para resolver el problema de este tipo de asentamientos.⁶¹¹

El caso de los colonos ferrocarrileros de la colonia Felipe Pescador fue similar al de otras colonias proletarias como he mostrado. Durante los primeros años de la década de 1950, en los últimos meses de la administración de Miguel Alemán, la legalización de la colonia pareció tomar un rumbo concreto en comparación con otras administraciones. En agosto de 1952, la mesa directiva de la Asociación Pro-Mejoramiento expuso que el DDF había aprobado la lotificación y planificación de los terrenos de la estación de Peralvillo, esto consistió en que fueron otorgados números oficiales, alineamientos, nomenclaturas de las calles, tomas de agua, conexiones de drenaje y presupuesto para obras de urbanización.⁶¹² No obstante, estas medidas no fueron implementadas de inmediato, manteniendo una dilación en la solución de los problemas de los ferrocarrileros habitantes de la Felipe Pescador, que para ese entonces el número de familias había aumentado a un total de 239, setenta y cuatro más que en los inicios de la colonización. A partir del reconocimiento de las autoridades locales, solicitaron la intervención presidencial para conseguir “la definitiva legalización de la colonia”.⁶¹³

A partir de lo anterior, el reconocimiento de a la colonia Felipe Pescador, así como la autoconstrucción de las viviendas en aquellos terrenos, había avanzado de forma significativa. Esto llevó a que, de manera definitiva, Miguel Alemán, en los últimos meses de su administración, tomó la decisión de emitir un acuerdo que dejaba sin atribuciones a los anteriores, “tomando en cuenta la política seguida por mi Gobierno —declaraba el mandatario— en favor del abaratamiento y fomento de las habitaciones populares, debe estimarse procedente la venta del terreno de que se trata a los trabajadores ferrocarrileros que constituyen la Asociación promejoramiento de la Colonia Proletaria ‘Felipe Pescador’ y para el efecto tiene que decretarse la desincorporación del referido predio del patrimonio

⁶¹¹ *Ibid.*

⁶¹² Carta de los miembros de la Mesa Directiva de la colonia proletaria “Felipe Pescador” para el presidente constitucional Lic. Miguel Alemán V., México D. F., 24 de julio de 1952, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

⁶¹³ *Ibid.*

de los Ferrocarriles Nacionales de México, para que quede dentro del dominio del Departamento del D. F.”.⁶¹⁴

Así, el jefe del Ejecutivo dictó que los terrenos fueran enajenados a los particulares con un precio de \$2.00 pesos por metro cuadrado, para recaudar un total de \$199,520.00 pesos por el total de la superficie de la estación de Peralvillo del antiguo Ferrocarril de Hidalgo. Con esta determinación, los ferrocarrileros de la Felipe Pescador sólo esperaban que la empresa ferroviaria de FNM determinara la cesión de los terrenos. No obstante, aunque los rieleros habían logrado la constitución y legalización de la colonia, no significó la mejora material de las condiciones de vida de los ferrocarrileros, quienes continuaron organizados y exigiendo a la provisión de servicios.

Muestra de lo anterior es que, en 1955, a través de un memorándum preparado por la Dirección Federal de Seguridad (DFS), el coronel Leandro Castillo Venegas informó a sus superiores los distintos tipos de vivienda que constituían la colonia Felipe Pescador: casas de mampostería “de regulares condiciones”, sólo en la zona Sur, “el resto son de tejamanil y madera, otras de tabique de muy mala construcción y algunos Colonos habitan en Vagones del ferrocarril que se encuentran fuera de servicio; en tal concepto no pagan renta y el promedio de habitantes por cada vivienda es de cuatro personas”.⁶¹⁵

Por otra parte, con mirada minuciosa, el coronel Castillo detalló las condiciones materiales de la colonia: falta de tubería de agua potable, sólo existía una toma provisional que conducía el agua desde de un tanque de abastecimiento del patio de la estación del ferrocarril; no contaban con mercado, sólo “dos estanquillos muy mal surtidos”; carecían de drenaje, lo que ocasionaba charcos y lodazales, poniendo en peligro la salud de los vecinos; ninguna calle estaba pavimentada; la colonia no contaba con alumbrado público, “éste únicamente existe en las habitaciones”, al igual que el agua, la luz provenía de las instalaciones abandonadas de la antigua estación de Peralvillo. En cuanto a otros servicios, Castillo señaló que no existía ningún plantel educativo —por otras fuentes conocemos que, al menos, había una escuela en el centro de la colonia, en donde fue

⁶¹⁴ Acuerdo a los CC. Jefe del Departamento del Distrito Federal, Secretario de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa y a la Administración de los Ferrocarriles Nacionales, Ciudad de México, 14 de febrero de 1952, en AGN, Presidentes-Miguel Alemán Valdés, Caja 281, exp. 418.2/14, s/f.

⁶¹⁵ Memorándum preparado para el Coronel Leandro Castillo Venegas, México, D.F., 8 de octubre de 1955, AGN, Fondo Dirección Federal de Seguridad, Serie 0, Caja 3, exp. 9-0, Legajo 18^a, ff. 23-25.



fundada la Asociación Pro-Mejoramiento de dicha colonia—; ni oficinas de correo ni telégrafo, sólo había un teléfono para usar en caso de emergencia, el servicio de limpia no era regular y sólo un agente de policía auxiliar era el encargado de mantener el orden.⁶¹⁶

La mayoría de sus habitantes eran o habían sido peones o garroteros, cuyo único medio de subsistencia era el trabajo en los ferrocarriles, con salarios entre los \$9.00 y los \$25.00 pesos diarios. Los hombres se distinguían por el uso de pantalones, chamarras y gorras de mezclilla, “propios del trabajador ferrocarrilero; las mujeres usan modestos vestidos confeccionados de telas de algodón”.⁶¹⁷ De acuerdo con el memorándum, la mayoría de los habitantes de la Felipe Pescador eran oriundos del Distrito Federal y algunos pocos eran originarios de otros estados de la República, sin dar mayor detalle.

Para mitad de la década de 1950, esas eran las condiciones sociales de los habitantes de la colonia Felipe Pescador, la cual, a pesar de su cercanía con el centro de la ciudad de México estaba lejos de ser un lugar afable para vivir, ya que continuaban sin servicios básicos, dado que dependían aun de la infraestructura de la estación ferroviaria que los albergaba.

Los propios ferrocarrileros de la Felipe Pescador dejaron patente ser víctimas tanto de la empresa ferroviaria, la cual quería vender los terrenos a precios comerciales, como de otros grupos de “paracaidistas” que buscaban hacerse con la propiedad de espacio ocupado por los trabajadores del riel. ¿Acaso esos acontecimientos llevaron a los representantes y habitantes de la colonia a alinearse a la política partidista del PRI para lograr su cometido de tener un hogar? Todo parece indicar que así fue, sin embargo, no tengo certeza de ello; pero, es patente que aprovecharon el contexto que supuso la llegada de Miguel Alemán a la presidencia y su interés en resolver este tipo de problemas. No hay que olvidar que el propio mandatario tuvo intereses particulares sobre el proceso de urbanización de la ciudad de México, los cuales compartió con su grupo de amigos y colaboradores cercanos, entre ellos Gabriel Ramos Millán y Fernando Casas Alemán, con quienes formó la empresa Fraccionamiento México, responsable, entre otras cosas, de la creación de Ciudad Satélite.⁶¹⁸

⁶¹⁶ *Ibid.*

⁶¹⁷ *Ibid.*

⁶¹⁸ Perló, *Uruchurtu. El regente de hierro*, 2023.



Considero que la constitución de las colonias proletarias, en particular por parte de ferrocarrileros, merece una mayor investigación. Dentro de este fenómeno social del siglo xx, son identificables algunos procesos importantes para la ciudad contemporánea, por ejemplo, la falta de planeación en el crecimiento de la ciudad, la especulación inmobiliaria sobre la propiedad de la tierra o la corrupción que ha acompañado a la industria de la construcción de casas habitación, al menos, en la ciudad de México, así como la incapacidad de las autoridades locales y federales para proveer de vivienda a bajo costo para sus habitantes. Por otra, parte, casos como el de la Felipe Pescador o la 7 de noviembre hablan de un proceso de urbanización fincado en la necesidad, más que en proyectos concretos de urbanización para los sectores obreros y populares, mostrando otra cara de planes para las clases medias y altas de la sociedad mexicana de mitad de siglo.

Como escribieron un par de ferrocarrileros, estos proyectos de organización por la vivienda tuvieron el único deseo de “de ver realizadas nuestras aspiraciones de tener un terreno propio donde levantar nuestro hogar, y de ver convertida en realidad su promesa que traera alegría a nuestros hogares”.⁶¹⁹

CONSIDERACIONES FINALES

Las necesidades de trabajadores, vecinos y usuarios generaron el desarrollo de la actividad comercial en los alrededores de la infraestructura ferroviaria: hoteles, restaurantes, salones de baile, pulquerías, cabarés y cantinas fueron parte de la imagen y del ambiente de estos lugares, aunado al desarrollo de nuevas relaciones. Estas fueron parte constitutiva de lo que he denominado espacios ferroviarios.

A partir de lo planteado a lo largo del presente capítulo, una de las características de las relaciones entre los diferentes actores y la infraestructura ferroviaria estuvo afinada en el riesgo y el peligro debido a la cercanía que había entre los espacios de trabajo y las colonias aledañas. También, estos peligros fueron definidos por las actividades comerciales presentes en los espacios ferroviarios, las cuales fueron interpretadas por el discurso de las élites sociales y económicas como peligrosas, inmorales o que daban pie a la criminalidad en la ciudad.

⁶¹⁹ Carta de Luis González Barrera y Jesús Barbosa Martínez para el general de división Manuel Ávila Camacho, México, D. F., 4 de mayo de 1943, en AGN, Presidentes-Manuel Ávila Camacho, Caja 374, exp. 418.2/5, s/f.

De acuerdo con lo anterior, la geografía de los espacios ferroviarios fue coincidente con los imaginarios sobre los bajos fondos de la ciudad de México, en los cuales los miedos y prejuicios de las élites estuvieron presentes y definieron a los sujetos que frecuentaban estos lugares, sin atender a las condiciones que generaban problemas tales como la violencia, la criminalidad o los vicios.

Por otra parte, en un momento en que los sistemas de crédito hipotecario u otros medios de financiamiento para la adquisición de vivienda o su edificación eran extremadamente limitados, los ferrocarrileros recurrieron a la organización de sociedades cooperativas al interior del Sindicato, con la finalidad de solicitar la venta de los terrenos fuera de servicio o subutilizados para la constitución de colonias habitadas por familias ferroviarias. Cabe señalar que no fueron las únicas organizaciones de este tipo, también fueron organizadas sociedades de ahorro y de consumo, con precios más bajos para los artículos de primera necesidad.

Estos proyectos populares fueron ideados a partir de las necesidades de alojamiento y, también, constituyen parte de la historia de la urbanización de la ciudad, a contrapelo de las historias construidas a partir de la mirada del orden, de los urbanistas y de los principios arquitectónicos. Es decir, una historia de la necesidad, en la cual, los sujetos, a partir de sus condiciones, articularon un proyecto para solventar una carencia. No sólo eso, a pesar de los problemas suscitados después de la ocupación, como la corrupción y especulación en la venta de terrenos a trabajadores, mantuvieron esa organización para solicitar la introducción de servicios básicos. Incluso, estrecharon relaciones con otras colonias obreras y populares fundadas en las mismas décadas. Esto prendió las alarmas tanto en las autoridades locales como federales; por eso, a partir de 1947, año de fundación de la DFS, agentes de esta dependencia investigaron e informaron sobre las condiciones sociales y expresiones de los habitantes de las colonias proletarias y populares, dado el tipo de sujetos que las habitaron. En el caso de la Felipe Pescador, de rieleros con una amplia tradición de movilización.

Aun cuando se estima que entre 1930 y 1940 se fundaron alrededor de 81 colonias obreras y populares,⁶²⁰ la historia de sus primeros habitantes es difusa en comparación con los proyectos urbanísticos para las clases medias y altas de la sociedad de la Ciudad

⁶²⁰ Sánchez-Mejorada, *Rezagos de la modernidad*, 2005.



de México. No así sus intentos por acabar con lo que, desde la mirada de las autoridades y las élites, eran focos de violencia, crimen, insalubridad y degeneración moral.

En el caso de los ferrocarrileros, la fundación de la colonia Felipe Pescador es el caso más paradigmático para estos años en el Distrito Federal. No obstante, a lo largo del país se presentaron iniciativas similares en diferentes estados.



CONCLUSIONES

La presente investigación estuvo articulada a partir de tres preguntas sobre la experiencia de los trabajadores ferrocarrileros de la ciudad de México entre 1920-1955: ¿cómo trabajaban?, ¿cómo se organizaron? Y ¿cómo vivieron? Tales cuestionamientos aluden a aspectos relevantes de la vida de los sujetos investigados y que, hasta el momento, habían sido poco abordados por la historia social y del trabajo a pesar de la relevancia social, económica y política de estos trabajadores que operaron el sistema de transporte más importante durante gran parte del siglo xx. En los últimos años, ha existido mayor interés por los trabajadores del riel, así ha quedado demostrado en investigaciones regionales o sobre otras ciudades que figuraron como importantes centros ferroviarios en el país. A pesar de su centralidad como parte de la fuerza de trabajo y del movimiento obrero, aún quedan aspectos por dilucidar sobre este grupo de trabajadores industriales. En este sentido, la presente tesis es una contribución al estudio de los trabajadores ferrocarrileros desde la historia social.

Entre 1920 y 1955, el mundo del trabajo ferroviario estuvo caracterizado por una compleja red de relaciones jerárquicas, sustentadas en la antigüedad y en la identificación con el gremio o la especialidad que ejercían sus trabajadores. Como demostré, oficios como mecánicos, maquinistas, conductores, fogoneros, garroteros y peones de vía ejercieron una posición estratégica dentro del proceso de trabajo en los ferrocarriles. Serían estas especialidades las responsables de la construcción, mantenimiento, reparación de vías y material rodantes, así como de la conducción de los ferrocarriles por los caminos de hierro del país. Aunado a lo anterior, ocupar lugares clave para el funcionamiento de los ferrocarriles permitió a estas especialidades tener una mayor capacidad de actuación y de negociación durante las movilizaciones políticas, no es casual que las dos huelgas más importantes de los años veinte fueran encabezadas por maquinistas, peones de vía y mecánicos, siendo también los sectores más golpeados al finalizar las huelgas de 1921 y 1926-1927.

La ciudad de México fue el núcleo ferroviario más importante del país. En la capital fueron establecidas estaciones y talleres de relevancia como la de Nonoalco, centro fundamental para el mantenimiento y reparación de locomotoras durante los años de la Administración Obrera; los talleres de la estación de San Lázaro del Ferrocarril

Interoceánico o los de la estación de Buenavista, así como la estación de Colonia o Peralvillo. Estos centros de trabajo en la capital concentraron a un número importante de trabajadores estratégicos, por lo cual, la ciudad de México también fue un centro de organización política de los trabajadores del riel.

Aunado a lo anterior, las relaciones y dinámicas del mundo del trabajo ferroviario motivó la construcción de una identidad de trabajo. En primer lugar, en los departamentos donde trabajaron las especialidades ya aludidas, el trabajo era organizado a partir de pequeños grupos, ya fuese la cuadrilla de peones de vía, la tripulación en los trenes o las relaciones de enseñanza establecidas entre los maestros mecánicos y sus aprendices y ayudantes, generando elementos de cohesión que fueron importantes al momento de las movilizaciones. Por otra parte, de acuerdo con los reglamentos de trabajo, las solicitudes de ingreso a la industria ferroviaria de familiares fueron privilegiadas sobre las de trabajadores externo. Por lo tanto, además de los lazos laborales, hubo otros vínculos que estructuraron las relaciones en el mundo del trabajo ferroviario.

La industria ferroviaria demandó brazos jóvenes y fuertes, fue común que los ferrocarrileros comenzaran su vida laboral en los diferentes departamentos de la industria a los dieciséis años. De esta manera, ideas y características como la fuerza, la valentía, el riesgo, la virilidad o el heroísmo fueron asociadas con algunos trabajos definidos por sus propios trabajadores como “auténticamente” ferroviarios. También, construyeron una forma particular de masculinidad, tema poco investigado para este grupo de trabajadores en México, que fue expresada en sus demandas, donde abogaron por mantener un empleo y mejorar sus condiciones de trabajo con la intención de tener medios de subsistencia para proveer a sus familias.

En los años treinta y cuarenta el Estado mexicano promovió un discurso donde asoció el desarrollo económico con el rol de los trabajadores del riel y el transporte ferroviario a través de un imaginario nacionalista. Este también fue un componente importante de la identidad entre los rieleros, siendo integrado a inicios del siglo xx como contraposición a los ferrocarrileros estadounidenses y fortalecer su organización para la promoción de sus intereses como trabajadores. Por lo cual, es necesario diferenciar estos dos momentos y los usos que hicieron de ese discurso.

También, las formas de organización política estuvieron asociadas al mundo del trabajo, que se puede definir como una expresión de la identidad de trabajo de la cual hablé antes. Es decir, fue el resultado de una serie de experiencias compartidas. En un primer momento, las agrupaciones de ferrocarrileros estuvieron sustentadas en la identidad del gremio. Durante los años veinte hubo intentos de unificar en una sola organización política a los ferrocarrileros. Estos experimentos fracasaron por la falta de mecanismos de coordinación y por la disputa con otras agrupaciones promovidas y cooptadas desde el Estado, como la CROM.

No obstante, fueron la base sobre la cual fue promovida la organización del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana en 1933. Precisamente, a finales de la década de los años treinta, a través del sindicato, el sector ferrocarrilero emprendió la experiencia más importante de administración de una empresa pública: la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México. La existencia del sindicato único permitió a los trabajadores del riel negociar con el gobierno cardenista la oportunidad de asumir la responsabilidad de los destinos de la empresa de transporte terrestre más importante de la época.

Entre 1938 y 1940, la experiencia de la AO marcó el devenir de la organización de los ferrocarrileros. En primer lugar, se hicieron patentes los conflictos intergremiales, los cuales se agudizaron por la participación de los representantes sindicales en el Consejo de Administración Obrero, asumiendo una posición ambigua de patrones y representantes de los intereses de los ferrocarrileros. En segundo lugar, las disputas entabladas con el gobierno de Lázaro Cárdenas estuvieron concentradas en la propiedad de la empresa y en las obligaciones económicas asumidas por los ferrocarrileros.

En este sentido, la sección 16 del STFRM, radicada en la ciudad de México, planteó la propuesta más radical en cuanto a la propiedad de los recientes bienes nacionalizados. A través de la organización de cooperativas, los ferrocarrileros de la sección 16 abogaron porque los trabajadores fueran los propietarios y no sólo sus administradores. Sin embargo, el impacto de esta propuesta no tuvo los resultados esperados a nivel nacional. Por otra parte, diversos trabajadores de la ciudad de México, al igual que aquellos de otros estados de la República, plantearon proyectos para colaborar en los esfuerzos económicos de la Administración Obrera. Aunque muchas de esas propuestas no fueron

Llevadas a cabo, son indicios del compromiso de los ferrocarrileros con la administración obrera y muestra de proyectos inconclusos, pero que son parte de la historia de los ferrocarrileros de la ciudad de México.

A pesar de los esfuerzos de los ferrocarrileros y el STFRM, las presiones por parte del gobierno cardenista y de la prensa terminaron por denostar la imagen pública de la Administración Obrera y de los ferrocarrileros, esto después de una oleada de accidentes en los caminos de hierro. Esta situación acarrió la pérdida de negociación de los rieleros en los siguientes años. Hecho que se conjugó con un contexto económico precario para los trabajadores y, en particular, para los ferrocarrileros de la ciudad de México.

Durante el último tercio del siglo XIX, la irrupción del ferrocarril y la construcción de la infraestructura para albergar los trabajos asociados con este medio de transporte implicaron transformaciones materiales en la capital del país y en las relaciones sociales tanto de los ferrocarrileros como de los habitantes de la capital cuyas vidas cotidianas fueron trastocadas por el ferrocarril y su operación dentro y fuera de dichos espacios. Las transformaciones fueron parte sustancial de una forma de vivir y entender la modernidad en el tránsito al siglo XX, cuyas consecuencias fueron perceptibles durante la primera mitad del siglo pasado, de las cuales los ferrocarrileros no estuvieron exentos.

Tanto su parte social como material representan dos dimensiones de lo que denomino *espacios ferroviarios*: un espacio caracterizado por carecer de delimitaciones físicas claras, donde los actores establecieron nuevas formas de relacionarse con la actividad ferroviaria de la capital —entiéndase por estos actores no solo a los ferrocarrileros, sino también usuarios, autoridades y habitantes de las colonias aledañas y ser espacios abiertos articulados por el ferrocarril y las actividades de sus trabajadores.

De tal manera, con un crecimiento comercial y habitacional alrededor de las principales estaciones y talleres de la ciudad, los espacios ferroviarios fueron ricos en experiencias al ser lugares de comunicación e intercambio, de llegadas y salidas. A partir de lo anterior, podemos definirlos también como liminales, es decir, como espacios de tránsito que, debido a esta condición, son propensos a generar formas culturales híbridas o que no pueden definirse de manera absoluta. Esta es otra de las condiciones que define a los espacios ferroviarios.

En la relación ferrocarril-ciudad, los ferrocarrileros de la ciudad de México experimentaron los vaivenes de la reconstrucción posrevolucionaria y, a partir de los años veinte, el proyecto modernizador de las nuevas autoridades políticas. Particularmente, en aquello relacionado con el mundo del trabajo y en sus formas de habitar la ciudad, lo que a su vez repercutió en sus formas de organización, así como en las demandas e ideas en las cuales sustentaron dichas exigencias.

En primer lugar, en el proceso de modernización urbana de la ciudad de México de finales del siglo XIX e inicios del siguiente, la infraestructura ferroviaria estuvo distribuida por los márgenes de la capital atrajo rápidamente una extensa y diversa actividad comercial y habitacional en sus linderos. No obstante, el discurso de las élites sociales y políticas de la ciudad asoció esta geografía con fenómenos como la criminalidad, la violencia y el vicio por las actividades económicas que ahí tenían lugar, enfocándose en resaltar los males que causaban comercios como las pulquerías, expendios de bebidas alcohólicas, salones de baile y cabarés. Algunos de los establecimientos asentados en estos espacios adoptaron y promovieron una identidad asociada con el ferrocarril y sus trabajadores, no fue extraño encontrar comercios con nombres como *“La Locomotora”* o *“El Club de los Ferrocarrileros”*, identificando a los trabajadores del riel con los lugares aledaños a sus centros de trabajo.

A finales de la década de 1920, la apertura y extensión de calles y avenidas, así como el predominio del transporte motorizado llevó al cierre de varias estaciones, patios de maniobras y talleres de la capital, dejando estos espacios sin ninguna utilidad para el servicio de transporte de carga y de pasajeros. A finales de la década siguiente, y durante los años cuarenta, los ferrocarrileros disputaron estos espacios con la intención de comprar y fraccionar esos terrenos para ahí edificar sus hogares. Esta situación vino acompañada de fenómenos como la especulación y la corrupción por parte de dirigentes sindicales y autoridades locales. Uno de los casos más importantes de este fenómeno fue la colonia Felipe Pescador, en donde los ferrocarrileros recurrieron a los canales institucionales para consolidar esta colonia proletaria, llevando incluso a alinearse a la política urbana y corporativa del alemanismo a finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta. Aunque ganaron algunos beneficios, como la legalización y fraccionamiento de los terrenos de la antigua estación de Peralvillo, continuaron en su disputa por mejorar

sus condiciones de vida, a partir de la gestión de servicios básicos. Sobre este fenómeno está pendiente profundizar en sus implicaciones en el crecimiento urbano y el lugar que ocuparon los sectores obrero y popular en ese proceso.

En resumen, los aspectos abordados en esta investigación demuestran la complejidad que implica la historia social de este grupo de trabajadores, en cuyas vidas se entrelazaron sus experiencias dentro del mundo del trabajo, sus organizaciones políticas y sus formas de vivir en una ciudad en constante transformación.



ARCHIVOS

Archivo General de la Nación (AGN)

- A. Fondo Departamento del Trabajo
- B. Fondo Departamento Autónomo del Trabajo
- C. Fondo Presidentes
 - a. Obregón-Calles
 - b. Emilio Portes Gil
 - c. Pascual Ortiz Rubio
 - d. Abelardo L. Rodríguez
 - e. Lázaro Cárdenas
 - f. Manuel Ávila Camacho
 - g. Miguel Alemán Valdés
- D. Fondo Dirección Federal de Seguridad
 - a. Copias maestras
- E. Fondo Dirección de Investigaciones Políticas y Sociales

Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCDMX)

- A. Fondo Ayuntamiento
- B. Fondo Municipalidades
- C. Fondo Infracciones
- D. Fondo Licencias
- E. Fondo Departamento del Distrito Federal
 - a. Dirección General de Obras Públicas

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)

- A. Fondo Actas de la Administración Obrera
- B. Planoteca
- C. Fototeca

Fototeca Nacional

- A. Archivo Casasola

HEMEROGRAFÍA

Demócrata, El
Excelsior
Nacional, El
Popular, El
Revista Ferronales



BIBLIOGRAFÍA

- ABOITES, Luis y Engracia Loyo, "La construcción del nuevo Estado, 1920-1945", en varios autores, *Nueva historia general de México*, México, El Colegio de México, 2017 [sexta reimpresión], pp. 595-651.
- ADLER, Ruth, "La administración obrera en los Ferrocarriles Nacionales de México", *Revista Mexicana de Sociología*, Universidad Nacional Autónoma de México, julio-septiembre, núm. 3, 1988, pp. 97-124.
- AGOSTONI, Claudia, "Tuberculosos", en Sosenski, Susana y Gabriela Pulido (coords.), *Hampones, pelados y pecatrices. Sujetos peligrosos de la Ciudad de México (1940-1960)*, México, Fondo de Cultura Económica, 2019, pp. 249-273.
- , "Del 'armamento antituberculoso' al Sanatorio para Tuberculosos de Hui-pulco en la Ciudad de México, 1920-1940", *História Ciências Saúde-Manguinhos*, núm. 2, 2019, pp. 519-536.
- ÁGUILA, Marcos T. y Jeffrey Bortz, "¿Por qué la Constitución de 1917 legisló en favor del trabajo? Evolución de las relaciones laborales en los ferrocarriles mexicanos, 1883-1923", *Argumentos*, núm. 82, septiembre-diciembre, 2016, pp. 91-115.
- AGUILAR Sánchez, Martín, *Los conflictos ferrocarrileros en Veracruz 1910-1927*, México, Colofón, 2017.
- ALCANTAR García, Erika A., "La estación Colonia: de un negocio inmobiliario ligado al ferrocarril a espacio público", *Mirada Ferroviaria*, núm. 45 mayo-agosto 2022, pp. 84-98.
- ALEGRE, Robert F., "Las Rieleras: Gender and Power in the Mexican Railway Movement, 1958-1959", *Journal of Women History*, núm. 2, 2011, pp. 162-186.
- , *Railroad Radicals in Cold War Mexico. Gender, Class, and Memory*, United States, University of Nebraska Press, Lincoln & London, 2013.
- ALLEN, Stephen D., *A History of Boxing in Mexico: Masculinity, Modernity, and Nationalism*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2017.
- ALONSO, Antonio, *El movimiento ferrocarrilero en México, 1958-1959: de la conciliación a la lucha de clases*, México, ERA, 1990.
- ANGUIANO, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, México, Ediciones Era, 1975.
- ANTUÑANO, Emilio de, "From the 'Horseshoe of Slums' to Colonias Proletarias: The Transformation of Mexico City's 'Housing Problem', 1930-1960", *Comparativ: Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und Vergleichenden Gesellschaftsforschung*, núm. 1-2, 2020, pp. 111-127.
- ARÉCHIGA Córdoba, Ernesto, "Lucha de clases en la ciudad: la disputa por el espacio urbano, ca 1890-1930", en Illades, Carlos y Mario Barbosa Cruz, *Los trabajadores de la ciudad de México, 1860-1950: textos en homenaje a Clara E. Lida*, México, El Colegio de México/Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Cuajimalpa, 2013, p. 19-50.
- AURRECOECHEA, Juan M., Armando Bartra, Gisela Espinosa y Lorena Paz Paredes, *De haciendas, cañeros y paraestatales. Cien años de historia de la agroindustria cañero-*

azucarera en México: 1880-1980, México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales-Acatlán/Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.

ÁVILA Espinosa, Felipe Arturo, *Álvaro Obregón: luz y sombra del caudillo*, México, Siglo XXI, Editores, 2023.

BHABHA, Homi, *The Location of Culture*, London, Routledge, 2004.

BARBOSA Cruz, Mario, *El trabajo en las calles. Subsistencia y negociación política en la Ciudad de México a comienzos del siglo xx*, México, El Colegio de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Cuajimalpa, 2008.

-----, "Trabajadores en las calles de la ciudad de México: subsistencia, negociación y pobreza urbana en tiempos de la revolución", *Historia Mexicana*, El Colegio de México, núm. 2, 2010, pp. 1077-1118.

-----, "Empleo público, clases medias y posición social en la Ciudad de México a comienzos del siglo xx", en Mario Barbosa Cruz, A. Ricardo López Pedreros y Claudia Stern (ed.), *Clases medias en América Latina: subjetividades, prácticas y genealogías. Liberalismo, trabajo y política, I*, Bogotá/México, Universidad del Rosario/Universidad Autónoma Metropolitana, 2023, pp. 329-359 [Primera edición en inglés 2022]

BARRIOS, Elías, *El escuadrón de hierro*, México, Cultura Popular, 1978.

BASURTO, Jorge, *La clase obrera en la historia de México del avilacamachismo al alemanismo (1940-1952)*, México, Siglo XXI, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1996.

BATALHA, Claudio H. M., "Relaçando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relaçoões entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente", *Mundos do Trabalho*, núm. 4, 2010, pp. 12-22.

BAYARDO Rodríguez, Lilia Esthela, *Entre el lujo, el deseo y la necesidad: historia del gasto familiar y del consumo moderno en la Ciudad de México, 1909-1970*, Zapopan, Jalisco, El Colegio de Jalisco/El Colegio de México, 2018.

BELTRÁN Juárez, Jorge Fernando, "La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México: una aproximación a los daños económicos y sociales", *Mirada Ferroviario*, núm. 40, septiembre-diciembre 2020, pp. 18-32.

BERMAN, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad*, México, Siglo XXI Editores, 2017 [Primera edición en inglés 1982].

BOILS, Guillermo, "La vecindad: espacio vital en las ciudades mexicanas", *Diseño y Sociedad*, núm. 6, 1996, pp. 81-90.

BORTZ, Jeffrey, *Los salarios industriales en la Ciudad de México: 1939-1975*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988.

BORTZ, Jeffrey y Marcos T. Águila, "Against the Rules: collective and individual resistance on the Ferrocarriles Unidos de Yucatán, 1910-1935", *Labor History*, núm. 5-6, 2021, pp. 590-613.

- BROWN, Jonathan C., "What is Workers' Control?", en Jonathan C. Brown (ed.), *Workers' Control in Latin America, 1930-1979*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 1977, pp. 1-15.
- CAMPA Salazar, Valentín, *Mi testimonio: experiencias de un comunista*, México, s/e, 1978.
- CANDELARIO Galicia, Tatiana Carolina, "Industrial Vallejo: una historia económica, urbana y política e la industrialización en la Ciudad de México, 1940-1982", Tesis de doctorado, El Colegio de México, 2019.
- CÁRDENAS, Lázaro, *Obras*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986.
- CÁRDENAS Sánchez, Enrique, *El largo curso de la economía mexicana: de 1780 a nuestros días*, México, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México/Fideicomiso Historia de las Américas, 2015.
- CARDOSO, Lawrence A., "La repatriación de braceros en época de Obregón: 1920-1923", *Historia Mexicana*, núm. 4, abril-junio 1977, pp. 576-595.
- CARR, Barry, *El movimiento obrero y la política en México 1910-1929*, México, Ediciones Era, 1976.
- , *La izquierda mexicana a través del siglo xx*, México, Era, 1996.
- CARREGHA Lamadrid, Luz, *¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2014.
- CASTRO Gutiérrez, Felipe, Isabel María Povea Moreno (coords.), *Los oficios en las sociedades indígenas*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 2020.
- CEDILLO Fernández, Sergio Miguel, "La diplomacia obrera: estrategia sindical y las relaciones México-Estados Unidos durante los años posrevolucionarios", *Historia Mexicana*, núm. 1, 2022, pp. 131-164.
- CHAOU L Pereyra, Ma. Eugenia, *Entre la esperanza de cambio y la continuidad de la vida: el espacio de las escuelas primarias nacionales en la ciudad de México, 1891-1919*, México, Instituto Mora, 2014.
- COATSWORTH, John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, México, Ediciones Era, 1984.
- CÓRDOVA, Arnaldo, *La política de masas del cardenismo*, México, Ediciones Era, 1983. [Quinta edición]
- DAVIS, Diane E., *El leviatán urbano: la Ciudad de México en el siglo xx*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.
- DRISCOLL, Bárbara, *Me voy pa' Pensilvania por no andar en la vagancia. Los ferrocarrileros mexicanos en Estados Unidos durante la segunda guerra mundial*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Universidad Nacional Autónoma de México, 1996.
- D'UVA, Florencia, "Los trabajadores de Vía y Obras en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo xx. Condiciones laborales, experiencias y vida cotidiana en el campamento", *Mundos do Trabalho*, vol. 12, 2020, pp. 1-24.

- , "Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo xx", *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, núm. 18, 2021, pp. 146-167.
- EBERGENYI Magaloni, Ingrid, "Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México" (1917-1936)", Tesis de licenciatura en Antropología Social, Escuela Nacional de Antropología e Historia, 1982.
- ESCUADERO, Alejandrina, "Carlos Contreras y el Distrito Federal. Notas historiográficas", en Iván San Martín (comp.), *Reflexiones, esperanzas y lamentos en torno al patrimonio arquitectónico del Movimiento Moderno en México*, México, Facultad de Arquitectura-Universidad Nacional Autónoma de México/Universidad Iberoamericana/Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca/Universidad Veracruzana, 2013, pp. 319-327.
- FENDER, Stephan, *The Global Perspective of Urban Labor in Mexico City, 1910-1929. El Mundo al Revés*, London, Routledge, 2021.
- FIGES, Orlando, *Los europeos. Tres vidas y el nacimiento de la cultura cosmopolita*, Taurus, 2020 [Primera edición electrónica-Kindle].
- FRANCO de los Reyes, Diego Antonio, "Vecinos de la modernidad: la colonia Guerrero ante el Conjunto Urbano Nonoalco Tlatelolco, 1942-1972", Tesis de maestría en Historia Moderna y Contemporánea, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018.
- , "Hacia la urbe motorizada", Tesis de doctorado en Historia Moderna y Contemporánea, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2022.
- GAMBOA, Erasmo, *Bracero Railroaders. The Forgotten World War II Story of Mexican Workers in the U. S. West*, Seattle, University of Washington Press, 2016.
- GARCILAZO, Jeffrey Marcos, *Traqueros. Mexican Railroad Workers in the United States 1870-1930*, Denton, Texas, University of North Texas Press, 2012.
- GIDDENS, Anthony, *The Consequences of Modernity*, California, Stanford University Press, 1990.
- , "Fuera del mecanicismo: E. P. Thompson sobre conciencia e historia", *Historia Social, Fundación Instituto de Historia Social*, núm. 18, 1994, pp. 153-170.
- GILLY, Adolfo, *El cardenismo: una utopía mexicana*, México, Cal y Arena, 1994.
- GÓMEZ Rey, Patricia; Héctor Ignacio Martínez Álvarez, "Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios" en Horacio Capel Sáez, Miriam H. Zaar, Magno Vasconcelos Pereira Junior (eds.), *La electrificación y el territorio: historia y futuro*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2017, pp. 1-19.
- GONZÁLEZ Marín, Silvia, *Prensa y poder político. La Elección presidencial de 1940 en la prensa mexicana*, México, Siglo XXI Editores, 2006.
- GORELIK, Adrián, "Ciudad, modernidad, modernización", *Universitas Humanísticas*, núm.56, junio 2003, pp. 11-27.
- GUAJARDO Soto, Guillermo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, CONACULTA, 2010.

- , "Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la ciudad de México, ca 1870-1960", *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*, vol. XIX, 2021, pp. 1-31.
- GUAJARDO Soto, Guillermo; Isabel Bonilla Galindo y Román Moreno Soto, *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970*, México, Secretaría de Cultura/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2018.
- GUTIÉRREZ Cruz, "La incorporación de los trabajadores ferrocarrileros a la División del Norte", tesis de maestría en Historia, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2015.
- GRUNSTEIN, Arturo, "Estado y ferrocarriles en México y EU, 1890-1911", *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, Instituto Mora, núm. 20, 1991, pp. 79-106.
- , "De la competencia al monopolio: la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México" en Sandra Kuntz Ficker y Priscila Connolly (coord.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999, pp. 71-104.
- HABER, Stephen, *Industria y subdesarrollo: la industrialización de México, 1890-1940*, México, Alianza Editorial, 1992.
- HARVEY, David, *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Buenos Aires, Amorrortu Editores, 2012.
- HERNÁNDEZ Franyuti, Regina, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención, 1824-1995*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2008.
- HOBBSAWM, Eric, *La era de la revolución 1789-1848*, México, Crítica, 2018 [Primera edición en inglés 1962].
- IBARRA Deras, Mauricio; Teresa Becerril Sánchez, "El papel de las estaciones del ferrocarril en la Ciudad de México del siglo XIX", *Mirada Ferroviaria*, núm. 36, mayo-agosto 2019, pp. 4-13.
- , "Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX", *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, núm. 113, mayo-agosto, 2022.
- JUÁREZ Lucas, Patricio, "La Administración Obrera: capitalismo dependientes y fin de una utopía", *Mirada Ferroviaria*, núm. 40, septiembre-diciembre 2020, pp. 33-43.
- KALIFA, Dominique, *Los bajos fondos. Historia de un imaginario*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018 [Primera edición en francés 2013].
- KAYE, Harvey J., *Los historiadores marxistas británicos: un análisis introductorio*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 1989 [Primera edición en inglés 1984].
- KUNTZ, Sandra, "El Ferrocarril Central Mexicano: 1880-1907", Tesis de doctorado, El Colegio de México, 1993.
- , *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995.

- LEAR, John, *Workers, Neighbors, and Citizens. The Revolution in Mexico City*, Lincoln, University of Nebraska, 2001.
- LEFEBVRE, Henri, *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing, 2013 [Primera edición en francés 1974].
- LEINDERBERGER, Georg, *La historia viaja en tranvía: el transporte público y la cultura política de la ciudad de México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011.
- LEÓN, Samuel y Ignacio Marván, *La clase obrera en la historia de México en el cardenismo (1934-1940)*, México, Siglo XXI Editores, Instituto de Investigaciones Sociales-Universidad Nacional Autónoma de México, 1999.
- LEWIS, Daniel, *Iron Horse Imperialism. The Southern Pacific of Mexico, 1880-1951*, Tucson, The University of Arizona Press, 2007.
- LINEBAUGH Peter y Marcus Rediker, *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y comuneros en la historia oculta del Atlántico*, Madrid, Tráficantes de Sueños, 2022 [Primera edición en inglés 2000].
- LOAEZA, Soledad, “Modernización autoritaria a la sombra de la superpotencia, 1944-1968”, en varios autores, *Nueva historia general de México*, México, El Colegio de México, 2017, pp. 653-698 [sexta reimpresión].
- LÓPEZ Lara, Enrique, “Urbanismo y ferrocarril”, *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, núm. 55, octubre 2005, pp. 15-22.
- LÓPEZ Pardo, Gustavo, *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/El Caballito, 1997.
- MARINELLO Bonnefoy, “Traidores. Una aproximación al esquirolaje en la provincia de Barcelona, 1940-1914”, *Ayer*, núm. 88, 2012, pp. 173-194.
- MATTHEWS, Michael, *The Civilizing Machine. A Cultural History of Mexican Railroads, 1876-1910*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2013.
- MEDINA García, Miguel Ángel, *Cambios sociales y rearticulación especial: el ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*, Jalisco, El Colegio de México, 2014.
- METZ, Brigida von, “Oficios en las sociedades indianas”, en Castro Gutiérrez, Felipe, Isabel María Povea Moreno (coords.), *Los oficios en las sociedades indianas*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 2020, pp. 41-70.
- MIDDLEBROOK, Kevin J., “State-Labor Relations in Mexico: The Changing Economic and Political Context”, en Kevin J. Middlebrook (comp.), *Unions, Workers, and the State in Mexico*, San Diego, Centro de Estudios Estadunidense-mexicanos/Universidad de California, 1991.
- MONTES de Oca Navas, Elvia, “La huelga del sindicato de trabajadores ferrocarrileros de la República Mexicana. 18 de mayo de 1936”, *La Colmena*, núm. 19, 2017, pp. 96-107.
- MORALES, Gudelio, *Frente a la dictadura ferroviaria*, México, s/e, 1932.
- OLIVERA Sedanol, Alicia, *Testimonios sobre el México posrevolucionario*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2018.



- ORTIZ Hernán, Sergio *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987-1988, 2 Vol.
- OSTERHAMMEL, Jürgen, *La transformación del mundo: una historia global del siglo XIX*, Barcelona, Crítica, 2021.
- PALERMO, Silvana Alejandra, “El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917”, en Andújar, Andrea Norma, Laura Caruso, Florencia Gutiérrez, Silvana Alejandra Palermo, Valeria Silvina Pita, Cristiana Schettini Pereira, *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*, Rosario, Argentina, Prohistoria Ediciones, 2016, pp. 81-102.
- PARLEE, Lorena M., “The Impact of United States Railroad on Organized Labor and Government Policy in Mexico (1880-1911)”, *The Hispanic American Historical Review*, núm. 3, 1984, pp. 443-475.
- PASO, Fernando del, *José Trigo*, México, Fondo de Cultura Económica, 2015.
- PÉREZ Montfort, Ricardo, *Lázaro Cárdenas: un mexicano del siglo XX*, México, Debate, 2018. 3 Tomos.
- PÉREZ Toledo, Sonia, *Los hijos del trabajo: los artesanos de la ciudad de México, 1780-1853*, México, El Colegio de México/Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 1996.
- PERLÓ Cohen, Manuel, *Uruchurtu, El Regente de Hierro*, México, Instituto de Investigaciones Sociales-Universidad Nacional Autónoma de México, 2023, 2 Tomos.
- PICCATO, Pablo, *Ciudad de sospechosos. Crimen en la Ciudad de México 1900-1931*, México, Publicaciones de la Casa Chata, 2010 [Primera edición en inglés 2001].
- PICKERING, Michael, *History, Experience and Cultural Studies*, New York, St. Martin's Press, 1997.
- PONCE Hernández, Alejandro, “Esbirros gobiernistas: los perfiles de la corrupción policíaca en la ciudad de México durante los años veinte”, *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 58, 2019, pp. 229-258.
- PULIDO, Gabriela, *El mapa “rojo” del pecado. Miedo y vida nocturna en la ciudad de México 1940-1950*, México, Secretaría de Cultura/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016 [Edición electrónica Kindle].
- QUIROZ Mendoza, Moisés, “Las vecindades en la Ciudad de México. Un problema de modernidad, 1940-1952”, *Historia 2.0. Conocimiento Histórico en Clave Digital*, núm. 6, diciembre 2013, pp. 27-43.
- RAMÍREZ Bernal, Christian, “Enfermedad y trabajo burocrático: los burócratas de la Dirección General de Catastro y las licencias por enfermedad, 1899-1915”, en Julio César Espinosa Hernández y Julio César Pacheco González (coords.), *Nuevos aportes a la historia social y cultural de México, siglos XVIII-XX*, México, Ediciones del lirio, 2020, pp. 85-104.
- REDIKER, Marcus, *Entre el deber y el motín. Lucha de clases en mar abierto*, Valencia, Antipersona, 2020.

- REED, Kate, "Rights to Her Labor: Women Workers on Mexico's Southeastern Railroads", *International Labor and Working-Class History*, 2025, pp. 1-21.
- REMOLINA Roqueñí, Felipe y Marcos T. Águila, "Consolidación y límites a los derechos de los trabajadores del Estado en el régimen de Lázaro Cardenas", en Samuel León y González (coord.), *El cardenismo, 1932-1940*, México, CIDE/Conaculta/INEHRM/Fondo de Cultura Económica, 2010.
- REY Hernández, Pilar Adriana, "De la herradura de tugurios al proyecto urbano de Tlatelolco, 1950-1970", Tesis de doctorado, El Colegio de México, 2021.
- REYES Pavón, Leonor Eugenia, "Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria, 1874-1920", Tesis de doctorado, El Colegio de Michoacán, 2021.
- REYNA, José Luis y Raúl Trejo Delarbre, *La clase obrera en la historia de México de Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964)*, México, Siglo XXI Editores/Instituto de Investigaciones Sociales-Universidad Nacional Autónoma de México, 1996.
- REYNA, José Luis y Marcelo Miquet, "Introducción a la historia de las organizaciones obreras en México: 1912-1966", en José Luis Reyna [et. al.], *Tres estudios sobre el movimiento obrero en México*, México, El Colegio de México, 1976, pp. 5-77.
- RIBERA Carbó, Anna, *La Casa del Obrero Mundial: anarcosindicalismo y revolución en México*, México, Fondo de Cultura Económica, 2023.
- RIGUZZI, Paolo, "Prologo", en Guajardo Soto, Guillermo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, CONACULTA, 2010, pp. xv-xxi.
- , "Mercados, regiones y capitales en los ferrocarriles de propiedad mexicana, 1870-1908", Sandra Kuntz Ficker y Priscila Connolly (coord.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 1999.
- RIVERA Mir, Sebastián, *Edición y comunismo. Cultura impresa, educación militante y prácticas políticas (México, 1930-1940)*, Raleigh, North Carolina, Editorial A Contracorriente, 2020.
- RODEA, Marcelo N., *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero en México (1890-1943)*, México, s/e, 1944.
- RODRÍGUEZ Kuri, Ariel, *Historia del desasosiego. La revolución en la ciudad de México, 1911-1922*, México, El Colegio de México, 2010.
- , (coord.), *Historia política de la Ciudad de México (Desde su fundación hasta el año 2000)*, México, El Colegio de México, 2013 [Edición electrónica-Kindle].
- ROJAS, J. A. "La transformación de la zona central, ciudad de México: 1930-1970", en Alejandra Moreno (coord.), *Ciudad de México, ensayo de construcción de una historia*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978, pp. 225-237.
- ROJAS Sosa, "La ciudad y sus peligros: alcohol, crimen y bajos fondos: visiones, discursos y práctica judicial, 1929-1946", Tesis de doctorado en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, 2016.

- SALAZAR, Rosendo, *Historia de las luchas proletarias de México: 1930-1936*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1956.
- SÁNCHEZ Hernández, Andrés Armando, "Vivienda de los ferrocarrileros en México. Apuntes para comprender su tipología en lo urbano y lo rural", *Documanus. Revista Interdisciplinaria en Estudios Urbanos*, núm. 4, octubre 2018-octubre 2019, pp. 1-19.
- SÁNCHEZ-Mejorada Fernández-Landero, María Cristina, "Política y gestión urbana en el Distrito Federal 1940-1952", Tesis de doctorado en diseño, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco, 2001.
- SANTILLÁN Esqueda, Martha *Mujeres criminales. Entre la ley y la justicia*, México, Crítica, 2021.
- SEMO, Alejandro, *El ferrocarril en México (1880-1900). Tiempo, espacio y percepción*, México, Secretaría de Cultura/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Ferrocarrilero, 2019.
- SERNA, Ana María, *Dolo y malicia. Regulación del lenguaje, criminalización del periodismo y libertad de expresión en México, 1901-1931*, México, Editorial Tirant Lo Blanch, 2021.
- SEWELL JR., William H., "Cómo se forman las clases: reflexiones críticas en torno a la teoría de E. P. Thompson sobre la formación de la clase obrera", *Historia Social, Fundación Instituto de Historia Social*, núm. 18, 1994, pp. 77-100.
- SILVA Herzog, Jesús, *Los salarios y la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Cultura, 1931.
- SPEARS Kirkland, Andrea, Hilarie J. Heat Constable y Patricia Aceves Calderón, "Mexicanos calificados y deseosos de trabajar: políticas de empleo y agrupaciones sindicales en la industria ferroviaria bajacaliforniana (1902-1955)", *Religión y sociedad*, núm.63, agosto 2015, pp. 213-247.
- SUAREZ-POTTS, William, "The Railroad Strike of 1927: Labor and Law after the Mexican Revolution", *Labor History*, núm. 4, 2011, pp. 399-416.
- TAMAYO, Jaime, *La clase obrera en la historia de México. En el interinato de Adolfo de la Huerta y el gobierno de Álvaro Obregón, 1920-1924*, México, Siglo XXI Editores, 1987.
- TAIBO II, Paco Ignacio, "Inquilinos del D.F. a colgar la rojinegra", *Historias*, núm. 3, 1983, pp. 77-98.
- , "El breve matrimonio rojo: comunistas y anarcosindicalistas en la CGT en 1921", *Historias*, núm. 7, 1984, pp. 45-72.
- TIRADO Villegas, Gloria, "Las condiciones de trabajo de los ferrocarrileros. 1917-1927: División Puebla", Tesis de maestría en Historia, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 1986.
- , *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el porfiriato*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2007.
- TORRE, Ernesto de la, "El ferrocarril de Tacubaya", *Historia Mexicana*, núm. 3, enero-marzo, 1960, pp. 377-393.
- TORRES Ramírez, Blanca, *Historia de la Revolución Mexicana, período 1940-1952: México en la segunda guerra mundial*, México, El Colegio de México, 1979.

- THOMPSON, E. P., *La formación de la clase obrera en Inglaterra*, Madrid, Capitán Swing, 2012 [Primera edición en inglés 1963].
- , *Miseria de la teoría*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981, [Primera edición en inglés 1978].
- TOPETE, Jesús, *Terror en el riel de "El Charro" a Vallejo: páginas de la lucha sindical*, México, Cosmonauta, 1961.
- VALENCIA Islas, Arturo, *El descarrilamiento de un sueño: historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, México, Secretaría de Cultura/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, El Colegio de México, 2017.
- , "Los Ferrocarriles Nacionales de México durante los años cardenistas", *Mirada Ferroviaria*, núm. 40, septiembre-diciembre 2020, pp. 5-17
- VALENZUELA Aguilera, Alfonso, "La modernidad reinventada: Carlos Contreras y el primer plano regulador de la ciudad de México", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, núm. 194, 2017, pp. 747-762
- VAN HOY, Teresa Miriam, *A social history of Mexico's Railroads: Peons, Prisoners, and Priest*, Maryland, Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2008.
- VÉLEZ Rocha, Covadonga, "En pro de una ciudad moderna: el desmantelamiento de la estación Colonia en la ciudad de México", *Mirada Ferroviaria*, núm. 30, mayo-agosto 2017, pp. 1-12.
- VERA, Antonio E., *La pesadilla ferrocarrilera mexicana*, Guadalajara, Linotip, 1943.
- VILLAFUERTE, Carlos, *Ferrocarriles*, México, Fondo de Cultura Económica, 1959.
- WOMACK JR., John, *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2007.
- , "Veracruz-El Molino: Los primeros ferrocarrileros, 1842-1850", *Legajos*, núm. 6, octubre-diciembre, 2010, pp. 13-34.
- WAN Moguel, Ricardo Manuel, "El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)", *Mirada Ferroviaria*, Centro para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, núm. 38, enero-abril, 2020, pp. 5-14.
- YANES Rizo, Emma, *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan: historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2000.
- YOUNGDAHL, Jay, *Working on the Railroad, Walking in Beauty: Navajos, Hózzgq, and Track Work*, Utha, Utha State University Press, 2021.