



## PITA PITA Y CAMINANDO

### ¡TRABAJADORES DEL RIEL..., UNÍOS! LOS FERROCARRILEROS MEXICANOS SE ORGANIZAN

Aunque desde 1887 surgieron en México las sociedades ferrocarrileras, conocidas como gremios o sindicatos de oficio, su conformación careció de causas claras y objetivos comunes.<sup>1</sup> Por ello, a finales del siglo XIX, un medio que sirvió para cohesionar a los ferrocarrileros fueron las publicaciones y periódicos propios<sup>2</sup>, en cuyas páginas se abordaban los problemas de la clase obrera, particularmente, el reconocimiento a sus derechos laborales y el acceso a la instrucción técnica. La necesidad de preparación<sup>3</sup> para quienes se desempeñaban en diferentes oficios, se convertiría al paso del tiempo, en una de las demandas fundamentales de las primeras organizaciones rieleras.

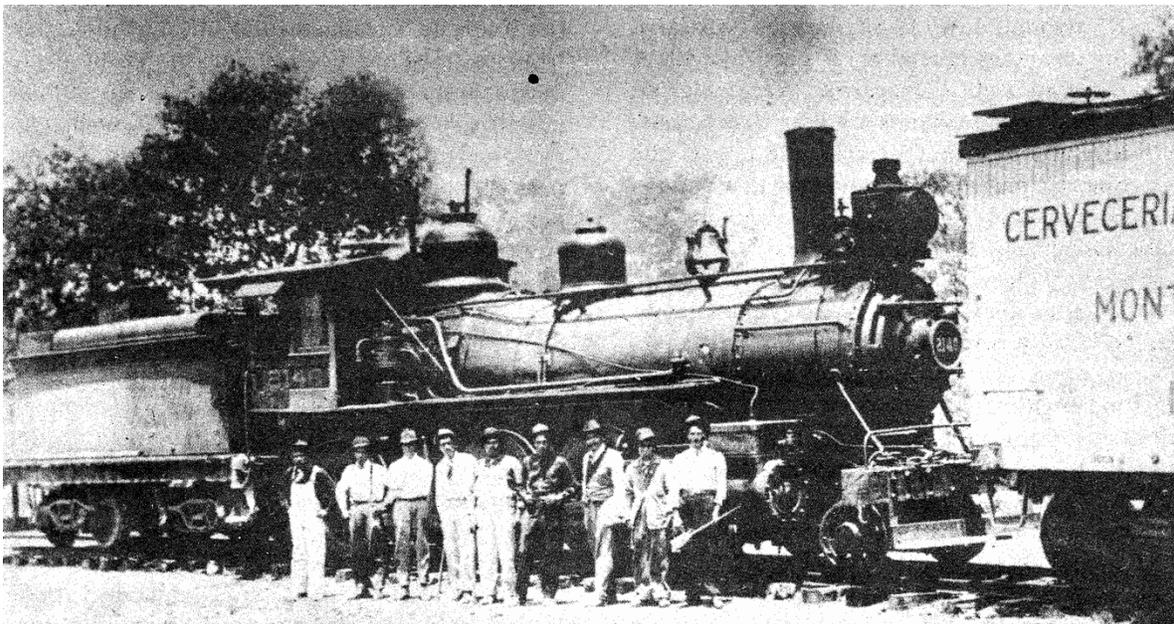
En el ocaso del siglo XIX, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas impulsó la expansión de los caminos de fierro adoptando un esquema de concesiones en el que capitales y trabajadores estadounidenses se incorporaron a los principales puestos y funciones. Además, se puso en marcha un sistema de ascensos en el que personal de talleres, transporte y telégrafos, debían aprobar exámenes de conocimientos y práctica laboral.<sup>4</sup> Si bien, desde 1889, el número de mexicanos contratados en el ferrocarril era mayoritario, los puestos asignados eran de “bajo escalafón”, hecho que los alejaba de oficios mejor remunerados como el de maquinista, conductor, despachador de trenes y maestro mecánico.



Los trabajadores del riel manifestaron su necesidad de recibir instrucción técnica para el mejor desempeño de sus tareas. Por ello, una de sus exigencias fue estudiar con maestros y libros elaborados por los ferrocarrileros con más conocimientos y experiencia en sus respectivos oficios.

Con exigencias laborales crecientes, los trabajadores del riel comenzaron a formar agrupaciones que se diseminaron en el centro y norte de la República, dando origen a uniones como la de Mecánicos, la de Calderos, la de Forjadores, la de Carpinteros y Pintores y, la de Moldeadores, las cuales, paulatinamente, se fueron consolidando para abrir paso a “ligas” que operaban en las regiones donde había centros e infraestructura ferroviaria de importancia. Las demandas de los ferroviarios cambiaron entonces de vía, pues se propusieron lograr el establecimiento de una ley que garantizara a los trabajadores mexicanos -con conocimientos y méritos-, desempeñar los diferentes puestos en función de sus competencias.

Este anhelo convertido en movimiento, se expandió por todo el territorio nacional dando su primer fruto en 1909, año en el que conquistaron la “mexicanización de los ferrocarriles”, acordando con el gobierno federal y la Junta Directiva de las Líneas Nacionales, la contratación de auditores de trenes y telegrafistas copiadores nacidos en México. La disposición inconformó a los empleados estadounidenses que se declararon en huelga. Pero la medida, lejos de presionar a la administración de Porfirio Díaz, precipitó la incorporación de mexicanos en esas labores.



Conforme las vías férreas se expandían por el país, los trabajadores crecían en número y funciones dando lugar a una clasificación escalafonaria en la que los cargos peor remunerados eran desempeñados por mexicanos. Imagen recuperada de: El surgimiento del sindicato de trabajadores ferroviarios en México.

### **“Vino la revolufia y nos levantó...”**

La unión de los ferroviarios y sus acciones para obtener mejores condiciones de trabajo, no logró avances significativos en las primeras décadas del siglo XX. Por lo que, las diversas asociaciones se volcaron a crear una gran confederación, cuyo objetivo central fuera exigir el respeto de sus derechos laborales y salariales, seriamente lastrados durante el Porfiriato y, postergados, en los años de la Revolución, periodo en el que muchos debieron “sacrificarse por el gremio” y combatir en los diferentes bandos revolucionarios.<sup>5</sup>

El camino colectivo de los ferroviarios tomó otra ruta al inicio de los años veinte del siglo pasado, cuando se organizaron de manera diferente y más efectiva gracias al

nacimiento de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, el 13 de diciembre de 1920. Unidos desde entonces para enfrentar los intereses empresariales y, aun los del propio Estado mexicano, los trabajadores del riel inauguraron una etapa de protestas y huelgas que se agudizaron en el transcurso de la década. Ejemplo de ello, fue la movilización nacional de febrero de 1921, que se propuso obtener el reconocimiento del gobierno de Álvaro Obregón (1920-1924), quien frente a la amenaza de una huelga en los ferrocarriles, se comprometió a escuchar sus demandas a cambio de que los trabajadores no paralizaran un “servicio de tan vital interés”<sup>6</sup> para la nación.



Hacia 1910, el ferrocarril logró subir pendientes, atravesar planicies, penetrar túneles y enlazar regiones. Su función como transporte se volvió estratégica para la comunicación terrestre, la economía y la sociedad mexicana. Imagen de Guillermo Kahlo: El Puente de Metlac, Ferrocarril de México a Veracruz. Postal de 1911.

A pesar de los argumentos del presidente, decidido a evitar el cierre de diferentes industrias ocasionado por la interrupción en el transporte de materias primas y mercancías, la Confederación liderada por Eduardo Venegas, -de la Orden de Maquinistas y Fogoneros-, se mantuvo en pie de lucha hasta el 19 de marzo de ese año.<sup>7</sup> Ante las circunstancias, que obligaban al primer mandatario y a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a garantizar y mantener la continuidad de servicios estratégicos como ferrocarriles, telégrafos y correos, el presidente afirmó que la huelga estaba contra su gobierno, por lo que ordenó a los gobernadores de los Estados, proteger los bienes de las compañías extranjeras y, al ejército federal, resguardar las instalaciones ferrocarrileras, particularmente, estaciones y talleres.

La decisión del Ejecutivo provocó que numerosos trabajadores del riel fueran aprehendidos y encarcelados. Por su parte, la Secretaría de Hacienda, encabezada por Adolfo de la Huerta, recibió la encomienda de “solucionar el conflicto”, reconociendo la existencia de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, pero inexistente su huelga. Sin ganar mucho, pero sin perderlo todo, en 1921, los ferrocarrileros unidos, conquistaron por primera vez, una presencia y una fuerza que los mantendría activos hasta después de la segunda mitad del siglo XX.



Con una presencia gremial forjada a base de lucha, los trabajadores del riel mantuvieron sus demandas por mejores condiciones laborales hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX. Imagen recuperada de: Mirada Ferroviaria.

## REFERENCIAS

<sup>1</sup> La primera sociedad ferrocarrilera organizada en México nació con la unión de un pequeño grupo de obreros que trabajaban como garroteros, fogoneros y telegrafistas de estaciones de tercer orden en la línea que corría de Tampico, Tamaulipas, al sur de Saltillo, Coahuila. Esta asociación, pretendió constituir “un núcleo sólido y fraternal para obtener ascensos por medio de la elevación de su idoneidad [instrucción técnica], para contrarrestar las tendencias de las sociedades ferrocarrileras americanas que controlaban los puestos más remunerativos en el camino de fierro”. En *Antecedentes del movimiento ferrocarrilero y huelga de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, 1921*, p. 4.

<sup>2</sup> Para dar identidad al gremio ferrocarrilero, la letra impresa funcionó eficazmente desde finales del siglo XIX, pues se editaron órganos informativos con contenidos sobre la realidad de los trabajadores del riel. Sus nombres aludieron al universo ferroviario, tales como *Trenes y Alambres*, *El Ferrocarrilero* y *Alianza de Ferrocarrileros*, entre otros. En Emma Yanés, “Trabajo y cultura ferrocarrilera”, *Revista Historias, INAH, Número 21*, p. 135.

<sup>3</sup> La instrucción técnica tuvo un lugar central en las necesidades de los trabajadores del ferrocarril. Fue la Unión de Mecánicos de Monterrey, de la Gran Liga Mexicana de Empleados del Ferrocarril, la encargada de establecer la primera escuela para ferrocarrileros. Además de recibir instrucción gratuita del personal más competente en sus respectivos oficios, la enseñanza se complementó con libros técnicos elaborados por los maestros, en cuyas páginas explicaban el funcionamiento de las locomotoras, materiales de fabricación y métodos de reparación. Así, los conocimientos del personal extranjero que no compartían con los ferrocarrileros mexicanos, dejó de ser un impedimento para la capacitación. En *Trabajo y cultura ferrocarrilera...*, p. 135.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 136.

<sup>5</sup> Los ferrocarrileros participaron en la lucha armada obligados, muchas veces, por las circunstancias o debido a los avances de los diferentes grupos en pugna. Orozquistas, Carrancistas, Villistas y el propio Ejército Federal, “reclutaron” no sólo a gente del riel, sino que incautaron vías, edificios y equipo para “cooperar” en la consumación de sus estrategias militares. Cientos de ferrocarrileros, al unirse e ir a los campos de combate dieron un “marcado sello de honor y de cumplimiento del deber de su gremio”. Su heroísmo consistió en adaptarse a las rudezas de la guerra y sobrevivir a la Revolución: “En los largos caminos, en plena montaña, donde acechaba la dinamita y la carcajada bélica de las ametralladoras, los ferrocarrileros siempre cumplían llevando refuerzos para las batallas; transportaban ileso la artillería, llevaban medicinas para salvar a los combatientes.” En *Trabajo y cultura ferrocarrilera...*, p. 144.

<sup>6</sup> Álvaro Obregón, *Informes presidenciales*, México, Cámara de Diputados, 2006, p. 28.

<sup>7</sup> A lo largo de casi un mes, -del 26 de febrero al 19 de marzo de 1921-, la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, participó con 13 de sus 14 agrupaciones, en una huelga que sin acarrearles un triunfo completo, tampoco les propinó una dura derrota, ya que por primera vez, pudieron unirse para defender sus derechos e intereses.

#### **FUENTES CONSULTADAS:**

-Ingrid Ebergenyi, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México (1917-1936)*, México, ENAH, 1982.

-Ingrid Ebergenyi, "El surgimiento del sindicato de trabajadores ferrocarrileros en México", *Revista Historias*, México, Número 7, Octubre-Diciembre, 1984.

-Eric Hobsbawn, *La era de la Revolución. 1789-1848*, Barcelona, España, Plantea, 2011.

-Pere Solà i Gussinyer, "El mutualismo y su función social: sinopsis histórica", CIRIEC-España, *Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, Número 44, abril 2003.

-Emma Yanes, "Trabajo y cultura ferrocarrilera. El concurso literario de 1938", *Revista Historias*, México, INAH, Número 21, Octubre 1988-Marzo 1989.

-Womack Jr., J., y Enrique Arriola Woog, *Antecedentes del movimiento ferrocarrilero y huelga de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, 1921*, Boletín del Archivo General de la Nación, México, 1 de abril de 1978, número 5, pp. 4-9.

-Womack Jr., J., y Enrique Arriola Woog, *Sobre la historia del movimiento ferrocarrilero*, Boletín del Archivo General de la Nación, México, 1 de abril de 1978, número 5, p. 3.