

MARTÍN AGUILAR, *LOS CONFLICTOS FERROCARRILEROS EN VERACRUZ 1910-1927*, MÉXICO: COLOFÓN, 2017, 167 pp.

El estudio de los ferrocarriles en México es una veta inagotable de conocimiento, pero falta mucho por descubrir todavía. Tan solo en el estado de Veracruz desconocemos los pormenores del funcionamiento y su impacto económico y social de, por lo menos, la mitad de las once líneas férreas construidas en su alargado territorio —Interoceánico, Alvaradito, Piojito, Huatusquito, Tampico-Magozal y Sureste—.<sup>1</sup> Lo mismo puede decirse sobre las investigaciones, desde la perspectiva histórica y social, relacionadas con los trabajadores del riel en el ámbito veracruzano, que son muy escasas, por no decir nulas.

Su importancia es evidente: el ferrocarril atrajo una numerosa y pluriétnica mano de obra que se agrupó en diversos departamentos conforme a su oficio, y el obrero ferrocarrilero se convirtió en uno de los sectores más combativos en los enfrentamientos con el Estado y las compañías ferroviarias.

Precisamente, el libro de Martín Aguilar *Los conflictos ferrocarrileros en Veracruz 1910-1927* cubre en gran medida ese vacío historiográfico sobre la clase obrera ferrocarrilera, en un espectro temporal que comprende la última década del porfiriato y finales de los años veinte. De hecho, de las investigaciones presentadas en los últimos nueve años, solo tres auto-

<sup>1</sup> Entre las publicaciones sobre el resto de las líneas férreas, sobresalen las siguientes fuentes: para el Ferrocarril Mexicano, John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México: Secretaría de Educación Pública, 1975; Paris Padilla, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*, México: Instituto Mora, 2016; y Gustavo Baz y Eduardo Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano. Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial*, (edición facsimilar de 1874), México: Innovación, 1980. Para el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec: Armando Rojas Rosales, *El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿el eje comercio del mundo? 1893-1913*, tesis de Doctorado, México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 2004; y Marcela Valdivieso, “El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Un proyecto frustrado 1914-1927”, tesis de Maestría en Ciencias Sociales, Xalapa: Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales-Universidad Veracruzana, 2018. Para la línea de vía angosta Xalapa-Teocelo: C. Vázquez, “El ferrocarril Jalapa-Teocelo (El Piojito)”, en 1886-1986. *Libro de oro de Coatepec. Primer centenario de Coatepec*, Coatepec, 1986, pp. 235-239. Para el ferrocarril de vía angosta Cobos-Furberero: José Luis Rodríguez Badillo, *Maquinita Cobos-Furberero por la senda del recuerdo*, México: Imprenta Serrano Hermanos, 2010; para la línea también de vía angosta Córdoba-Coscomatepec: Roberto Nava Cabrera, *La construcción del Huatusquito. Una descripción del proyecto y construcción del ferrocarril de Córdoba a Huatusco en el estado de Veracruz*, México: edición del autor, 2011; para la línea troncal y sus ramales del ferrocarril de Veracruz al Istmo: Luis A. Montero García, “La construcción del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1880-1930” en *Historia Económica de Veracruz. Miradas múltiples*, Feliciano J. García Aguirre (coord.), Xalapa: Universidad Veracruzana, 2012, pp. 125-143.

res se detuvieron a abordar ampliamente el gremio de los obreros ferrocarrileros: el estudio de John Womack Jr., sobre la diversidad de la mano de obra contratada para tender el primer tramo del Ferrocarril Mexicano a mediados del siglo XIX, el acucioso trabajo histórico de Guillermo Guajardo intitulado *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950* y la tesis de Maestría en Antropología Social *Hombres de hierro. Cultura (s) del trabajo ferrocarrilero en la era de la privatización* de Susana del Carmen Vázquez Vidal.<sup>2</sup>

En la historiografía, predominaban los estudios sobre los trabajadores tabacaleros, petroleros, textiles, electricistas y azucareros, así como los movimientos agraristas e inquilinario, donde el estado de Veracruz fue protagonista y referencia de lucha social a nivel nacional en la década de los años veinte. Sin duda, Martín Aguilar con esta obra ha saldado una vieja deuda con la clase obrera veracruzana, especialmente con el gremio de los ferrocarrileros, con el análisis del primer cuarto del siglo XX, que constituye un periodo significativo porque el

<sup>2</sup> John Womack Jr., “Veracruz-El Molino: Los primeros ferrocarrileros, 1842-1850”, en *Lejagos*, núm. 6, octubre-diciembre 2010, México: Archivo General de la Nación, 2010, pp. 13-33. En su obra, Guajardo analiza cómo se crearon las condiciones para implantar y operar el ferrocarril con una educación técnica raquíutica y una escasa cultura industrial. Asimismo, explica cómo el aprendizaje obrero hizo posible operar con eficiencia los ferrocarriles mexicanos, proceso que fue alterado por la Revolución mexicana, que mexicanizó los puestos de trabajo, pero desplazó las lógicas de eficiencia económica y demérito técnico, aunado a que a partir de los años veinte imperó la desconexión entre el trabajo ferrocarrilero y la educación técnica (comunidad y cultura de baja productividad) que afectó a la economía en las décadas siguientes, véase *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica (1850-1950)*, México: Conaculta, 2010. Mientras tanto, Susana del Carmen Vázquez Vidal analiza, desde la perspectiva de la antropología social, cómo la privatización del ferrocarril produjo cambios en la relación entre cultura, trabajo y poder de los ferrocarrileros en la ciudad de Xalapa antes y después de que la empresa paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México fuera privatizada y pasara a manos de la empresa Transporte Ferroviario Mexicano en 1997 y, posteriormente, a Kansas City Southern de México (2005). Susana del Carmen, realizó, en su investigación de campo, trabajo etnográfico y recogió valiosos testimonios de trabajadores y jubilados del ferrocarril: maquinistas, telegráficas, jefes de estación, despachadores, trabajadores de la vía, garroteros y conductores, véase *Hombres de hierro. Cultura (s) del trabajo ferrocarrilero en la era de la privatización*, tesis de Maestría en Antropología Social, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Golfo, Xalapa, 2017.

autor visibiliza por primera vez las luchas sociales y organización de este combativo gremio.

El autor analiza la clase obrera ferrocarrilera en el porfiriato, la Revolución mexicana y el estado posrevolucionario, periodos históricos en que la innovación tecnológica no fue ajena a los cambios que se presentaron en la tracción y movimiento de las locomotoras. Es decir, paulatinamente el sistema ferroviario pasó de la máquina de vapor a la máquina movida por petróleo y, posteriormente, a la máquina eléctrica, principalmente en un tramo específico de la geografía veracruzana del Ferrocarril Mexicano (Paso del Macho-Maltrata). Vale la pena precisar que, en su momento, los tres sistemas ferroviarios coexistieron entre sí, hasta que en los años cuarenta fueron desplazados por la máquina eléctrica diésel. Adaptarse a estos cambios tecnológicos no fue tarea fácil para los trabajadores del riel.

Ahora bien, con respecto a la Revolución mexicana —periodo en que el tren se convirtió en un sector estratégico para los bandos en conflicto—, una de las contribuciones de la obra de Martín Aguilar al estudio de la clase obrera ferrocarrilera, radica en que estos trabajadores no se “mantuvieron pasivos” durante la lucha armada, pues fueron varias las expresiones de inconformidad del gremio.

Por ejemplo, analiza las huelgas de 1912 y 1914 de los mecánicos ferroviarios de los talleres de Aguascalientes, sus repercusiones en la Compañía Terminal de Veracruz y en los talleres de Orizaba del Ferrocarril Mexicano. Además, los trabajadores de los ferrocarriles de Veracruz a Alvarado se fueron a huelga en 1915 y 1916 y los de las líneas incautadas por el constitucionalismo en mayo y noviembre de 1916: Interoceánico, Ferrocarril Mexicano y de Veracruz al Istmo. La demanda del gremio fue unánime: el aumento salarial o el pago en patrón oro. De acuerdo con el autor, los obreros del riel buscaban mejores condiciones de vida ante la insostenible situación económica que padecían por la depreciación del peso y la inestabilidad de la moneda.

En este periodo la destrucción generada por la lucha armada afectó en forma decisiva a los ferrocarriles, sobre todo al material rodante, y obligó a las compañías a suspender el servicio de su deuda, además de encarecerse el material y equipo necesario para su operación.

Los conflictos y movilizaciones de los ferrocarrileros rebasaron el ámbito estatal; de acuerdo con Martín Aguilar, hasta 1920 una de las principales demandas de los trabajadores del riel fue el incremento salarial, debido a la inflación generada por el papel moneda que cada facción revolucionaria emitía.

Después de 1921, el escenario de disputa se concentró en el puerto de Veracruz, entre los obreros ferroviarios asociados en la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras y la Unión de Ferrocarrileros del Puerto, adherida a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM). No obstante, Orizaba también figuró como el espacio donde los rieleros protagonizaron una huelga que afectó todo el sistema ferroviario mexicano bajo la tutela de la Unión de Mecánicos Mexicana (UMM), cuyos miembros laboraban en la compañía inglesa del Ferrocarril Mexicano. A nivel nacional, la UMM estaba asociada a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, pero a nivel local simpatizaba con la CROM, pues tenía una alianza con los obreros textiles de Orizaba.

Asimismo, el libro aborda la organización y movilización de los ferrocarrileros de la Compañía Terminal de Veracruz y los mecánicos del Ferrocarril Mexicano durante los periodos de gobierno de Adolfo de la Huerta, Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles.

De esta manera el autor analiza cuatro conflictos ferrocarrileros que tienen como escenario el estado de Veracruz, pero que rebasan su ámbito:

1. La huelga de mecánicos de los talleres de Orizaba del Ferrocarril Mexicano en 1920.
2. La huelga nacional de 1921, que buscaba el reconocimiento de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras.
3. El conflicto laboral protagonizado entre la Confederación Mexicana de Ferrocarrileros y la Unión de Obreros Ferrocarrileros, afiliada a la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima, que controlaban a los trabajadores de la Compañía Terminal de Veracruz. Denominado atinadamente por el autor como el conflicto entre confederados y cromistas, que duró tres años (1922-1925), cuya central obrera aprove-

charía cualquier ocasión para someter a la confederación.

4. La huelga de 1923 de la Unión de Mecánicos Mexicana contra el Ferrocarril Mexicano, que se prolongó por tres años debido a que estaban contra el reajuste del personal que emprendería la empresa con motivo de la crisis económica por la que esta atravesaba.

Por lo tanto, es importante advertir que el libro examina tres importantes compañías ferroviarias y sus relaciones conflictivas con los trabajadores ferrocarrileros: Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Mexicano, y Compañía Terminal de Veracruz. En ese sentido, el primer caso, comprende dos etapas bien definidas en la historia de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México: la fundación y su consolidación (1908 y 1914) y la empresa incautada en manos del gobierno federal (1914-1925).<sup>3</sup> Precisamente, con la incautación por parte de la facción carrancista, ocurrida el 4 de diciembre de 1914, comenzó una larga etapa gubernamental que se extendió hasta diciembre de 1925. Ferrocarriles Constitucionalistas (cambiaron su nombre por Ferrocarriles de México, administrados por el gobierno), Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, a partir del 1 de enero de 1919).<sup>4</sup> Aunque de manera formal Ferrocarriles Nacionales de México era una empresa privada con participación accionaria del Gobierno federal mexicano —de acuerdo con Arturo Valencia Islas—, en la realidad este último ejerció un amplio control de la compañía antes, durante y después de la incautación, sometiendo al resto de los accionistas privados.

Respecto al Ferrocarril Mexicano, el Gobierno mexicano lo devolvió a sus propietarios ingleses

<sup>3</sup> Una tercera fase es conocida como la administración empresarial y la profundización de la crisis (1926-1937).

<sup>4</sup> Después de 1920, comprendía Ferrocarril Central, Ferrocarril Nacional, Ferrocarril Oriental Mexicano, Ferrocarril Hidalgo, Ferrocarril Mexicano del Sur, Ferrocarril de Veracruz al Istmo, Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Ferrocarril de Veracruz a Alvarado, Ferrocarril Panamericano, Terminales de México y Líneas arrendadas. Además, controlaba las líneas Internacional y del Interoceánico por ser propietaria de la mayor parte de su capital accionario.

el 1 de septiembre de 1915, aunque volvió a intervenir en abril de 1917, para restituirse de manera definitiva el 19 de junio de 1920. Por último, la Compañía Terminal de Veracruz era propiedad común de las compañías cuyas líneas partían y llegaban al puerto jarocho: Ferrocarril Mexicano, Ferrocarril Interoceánico, Ferrocarril de Alvarado y Ferrocarril de Veracruz al Istmo, cuyos trabajadores tenían autonomía, pues la compañía era una empresa independiente, con residencia en la ciudad de México, que lo mismo contaba con su área ferroviaria que con su zona marítima. Es importante mencionar estos datos ya que los obreros del riel se enfrentaron en su momento a estas tres importantes empresas privadas, porque la organización de los trabajadores rebasaba esa línea empresarial en sus conflictos y huelgas. Es necesario subrayar que en el estudio de Martín Aguilar nos encontramos con dos variables obreras que están siempre presentes en la lucha de los trabajadores ferroviarios: la solicitud de incremento de salario y la solidaridad de otros gremios con su lucha.

En efecto, proponemos que la principal aportación historiográfica de la obra en cuestión radica en la preponderancia nacional de los movimientos

inquilinario, agrarista y obrero (con su contingente textil), en su etapa más radical, durante la década de los años veinte, aunque desconocíamos la relevancia de la movilización de los trabajadores del riel, cuyo impacto tuvo también repercusión nacional por formar parte de un sector estratégico de las comunicaciones en el país.

Sin embargo, faltan más investigaciones rigurosas que comprueben esta hipótesis, pero aquí queda demostrado con el libro de Martín Aguilar que fuentes de primera mano sí hay y que los actores sociales como los trabajadores del riel merecen más estudios. Para los ferrocarrileros —como lo menciona Elena Poniatowska en su voluminosa novela *El tren pasa primero*— el ferrocarril era “su modo de estar sobre la tierra, era su nahual, su otro yo, porque no fueron ardillas, conejos, ni tuzas, fueron locomotoras. Su paliacate rojo anudado al cuello era su grito de guerra”.<sup>5</sup>

Luis Alberto Montero García  
Centro INAH-Veracruz  
azucarmoreno\_74@hotmail.com

<sup>5</sup> Elena Poniatowska, *El tren pasa primero*, México: Seix Barral, 2017.