

Rieles y trabajadores.

El origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato

Luz Carregha Lamadrid
El Colegio de San Luis

Los ferrocarriles no pueden ser explicados sin considerar a las personas que participaron en su construcción y operación. Generalmente, los directores de los proyectos fueron extranjeros –norteamericanos para el caso de los caminos de hierro que atravesaron el estado potosino–, sin embargo, todas las empresas ferrocarrileras contaron mayoritariamente con trabajadores mexicanos. ¿Cuáles fueron los mecanismos para su contratación? ¿Qué sucedió con ellos cuando el camino de hierro se puso en marcha?

El objetivo de este trabajo es analizar los elementos que convergieron para la conformación del sector ferrocarrilero en el país. Con ese fin, centro mi atención en la etapa constructiva de los caminos de hierro en el estado de San Luis Potosí y abarco únicamente los primeros años de su funcionamiento. Elegir el territorio potosino como espacio de estudio no es fortuito, pues como afirmó James D. Cockcroft, “en el desarrollo de los ferrocarriles, San Luis Potosí fue representativo del resto de la nación”.¹ Como se explica aquí, el sector ferroviario potosino tuvo un papel destacado en la conformación de las primeras agrupaciones ferrocarrileras del país.

Los mecanismos de contratación

Durante el porfiriato (1877-1911), en el territorio potosino se tendieron poco más de 1 237 kilómetros de rieles. La mayor parte corrió a través de tierras de haciendas, cuyos dueños mostraron gran interés en contar con ferrocarriles en sus propiedades. Con ese motivo, vendieron a las constructoras amplias extensiones de tierra a bajo precio e incluso en diversas ocasiones las entregaron gratuitamente. Sin embargo, en ningún caso los hacendados aportaron brazos para la realización de las obras; hacerlo significaba perder trabajadores necesarios para las labores de la hacienda y el objetivo era obtener ganancias extras, no mermar el patrimonio que ya poseían.

¹ James D. Cockcroft, *Precursores intelectuales de la Revolución Mexicana (1900-1913)*, p. 17.

Los hacendados también procuraron evitar que sus empleados se relacionaran con el ferrocarril. En varios contratos de cesión de tierras se estipuló que si alguna persona era despedida de la hacienda por cualquier motivo, la empresa ferroviaria respectiva no podría contratarla durante un lapso de dos años.² Así, el empleado despedido necesariamente tenía que salir de la hacienda para conseguir otro trabajo. Los documentos consultados no explican las causas de esta decisión, probablemente los hacendados buscaban alejar de su propiedad a personas que les habían causado algún perjuicio o que pudieran afectar sus intereses a causa de una represalia en respuesta al despido. En este sentido, también es necesario considerar que como han indicado algunos autores,³ el salario que ofrecían las compañías ferrocarrileras era superior al que comúnmente se pagaba en las haciendas, lo que podía resultar atractivo para los trabajadores del campo.

En cualquier caso, la construcción de los ferrocarriles provocó la llegada de gente ajena a los lugares donde se realizaron las obras. Concluida la vía férrea y a partir de que una línea iniciaba operaciones, arribaban también personas extrañas a las haciendas, aunque solo lo hicieran de paso. Debido a esto, los hacendados temieron que los caminos de hierro facilitarían la llegada de delincuentes a sus propiedades y para evitarlo, en los contratos por tierras también estipularon que las compañías ferrocarrileras actuarían de común acuerdo con ellos para “[...] expulsar de sus respectivas propiedades a todo individuo vicioso, pendenciero o perjudicial a los intereses de una u otra de las partes contratantes [...]”.⁴

Además, los hacendados prohibieron a las empresas ferroviarias la instalación de cantinas y otros comercios en los terrenos que les vendieron o cedieron gratuitamente. Así sucedió en la hacienda de Cárdenas, al oriente del estado potosino, cuyos propietarios se adjudicaron la exclusividad de instalar “una o más tiendas bien abastecidas de cuanto sea necesario para la vida de los empleados y sus familias”,⁵ y negaron permiso a la compañía ferrocarrilera de establecer o permitir en su propiedad alguna tienda de raya o cual-

quier otro giro mercantil. Si bien en ese lugar la empresa del Ferrocarril Central Mexicano fue autorizada a instalar restaurantes para el servicio de trabajadores, pasajeros y demás habitantes de la estación, los hacendados únicamente aprobaron la venta de alimentos y vinos que se consumieran en la mesa.



Peones de la presa San José, en “El Florecimiento en México”, año IV, Tomo IV. 1904. Biblioteca especializada, CONACULTA/CNPPCF/MNF/CEDIF.

Ante la necesidad de conseguir mano de obra, las constructoras acudieron a las autoridades, quienes en general siguieron los mismos procedimientos que ya funcionaban para obtener trabajadores para los caminos de rueda, aunque, por lo menos en el territorio potosino, no recurrieron a presidiarios como lo dispuso en la década de 1840 Antonio López de Santa Anna para el ferrocarril México-Veracruz, o como lo hizo después el emperador Maximiliano de Habsburgo para la apertura del trayecto de rueda entre Querétaro y Tampico.⁶ En ambas ocasiones, las quejas de constructores, inspectores y hacendados fueron frecuentes por la falta de vigilancia, la ausencia de locales adecuados para los presidiarios y la carencia de recursos económicos para sostenerlos, lo que se sumaba a la amenaza constante que significaba la cercanía de gavillas armadas en época de turbulencia, pues los presos no perdían oportunidad de escapar uniéndose a ellas.

En el estado de San Luis Potosí, constructoras y gobierno optaron por la contratación de peones libres. Para encontrarlos, las compañías actuaron directa-

2 Véase, por ejemplo, contrato 30 marzo 1898. Archivo Histórico del estado de San Luis Potosí (AHESLP). Registro Público de la Propiedad y el Comercio. Protocolos de Instrumentos Públicos (RPPC.PIP) Jesús Hernández Soto.

3 Véase Lorena Parlee, “The impact of the United States railroads unions on organized labor and government policy in Mexico (1880-1911)”, p. 447.

4 Contrato 30 marzo 1898. AHESLP. RPPC. PIP, Jesús Hernández Soto.

5 *Ibid.*, artículo 4.

6 Véase informes del inspector del camino Miguel Iglesias al Ministerio de Fomento, 4, 7 y 17 abril 1864. Archivo General de la Nación (AGN), Fomento, Caminos, vol. 91, exp.1755, 1864 y vol. 99, exp. 16, 1864.

mente o a través de intermediarios. Frecuentemente publicaron avisos en la prensa oficial que también se fijaron en distintas poblaciones. Considerando el alto porcentaje de analfabetismo que se registraba en varias partes del territorio potosino, es posible suponer que dichos anuncios no surtieran efecto por sí solos sino por la intervención de algún intermediario.

En distintos momentos fue evidente la competencia entre las empresas por obtener la mano de obra que necesitaban. En 1887, por ejemplo, el Ferrocarril Central y el Nacional Mexicano trabajaban simultáneamente en sus proyectos en el territorio potosino. La primera ofreció un salario diario de cuatro reales y la segunda, de cinco.⁷ Para mejorar la oferta, el Central Mexicano prometió también “pasaje libre en la vía construida” a los solicitantes que se presentaran,⁸ mientras el Nacional aseguró que gozarían de “diversas comodidades en los campamentos”.⁹ Estos beneficios se sumaban a la disposición federal que exentaba a todos los trabajadores del ferrocarril de ser tomados como reemplazos y cumplir con algún servicio militar, excepto en caso de guerra con el extranjero.

Asimismo, las empresas recurrieron al Ministerio de Fomento para conseguir mano de obra. Esta dependencia enviaba la solicitud al gobierno estatal, que luego de recibirla giraba órdenes a los jefes políticos de los partidos para que consiguieran los trabajadores que se requerían. Generalmente procuraron enviarlas solo a las jefaturas políticas cuyo territorio estuviera contemplado en el trazo en cuestión, aunque no siempre sucedió así y en diversas ocasiones incluyeron partidos distantes del punto donde se necesitaban trabajadores.¹⁰

Recibidas las órdenes de la autoridad estatal, los jefes políticos giraban las propias a los distintos ayuntamientos del partido a su cargo.¹¹ Este procedimiento no era nuevo, pues era el acostumbrado para conseguir reemplazos para las tropas armadas en defensa del régimen en turno y también el utilizado para la construcción de caminos de rueda.¹² Como en dichas

ocasiones, el traslado al punto de reunión corría por cuenta de las autoridades municipales. Resulta difícil conocer el monto económico que esto representaba, sin embargo, no cabe duda que significó un ahorro para las constructoras, mismo que se sumaba a los terrenos recibidos gratuitamente y a las subvenciones federales y estatales que también recibían las empresas.

Mano de obra importada en las obras

No obstante el mecanismo anterior, en el estado potosino las empresas ferrocarrileras enfrentaron varias dificultades para obtener la mano de obra que requerían. Una de ellas fue la oposición de algunos sectores de la Iglesia católica, que identificaron al ferrocarril con un instrumento de los grupos protestantes norteamericanos para extender su religión en México.

A raíz de la promulgación de las Leyes de Reforma, hacia 1873 arribaron los primeros misioneros protestantes a la capital del estado.¹³ Seis años más tarde los presbiterianos se establecieron en la Huasteca potosina, y poco después contaban ya con sociedades religiosas en los partidos de Tamazunchale, Ciudad Valles, Hidalgo y Rioverde.¹⁴ En este último, el cura de Ciudad Fernández pidió en 1881 a sus feligreses que no fueran a trabajar al ferrocarril, asegurándoles que “[...] éste es camino de los protestantes y del Anticristo, y que el dinero que ganan allí se les volverá carbón y tierra [...]”.¹⁵ La reprimenda de las autoridades civiles no se hizo esperar y días después el sacerdote se retractó de lo dicho:

He reflexionado con detenimiento sobre tal hecho, y veo que hice mal, porque perjudico las empresas de ferrocarriles y además, porque no son ciertos ni pueden serlo, los hechos que traté de sostener, porque en el siglo XIX, siglo de las luces y de la ilustración, no se puede creer, ni decir, que los ferrocarriles son obra del diablo.¹⁶

Aunque no localicé datos que indiquen el número de personas que optaron por no presentarse a trabajar en el tendido de los rieles como resultado de llama-

7 Véase *Periódico oficial del estado*, 20 agosto y 3 diciembre 1887; *El Estandarte*, 8 diciembre 1887.

8 *Periódico oficial del estado*, 20 agosto 1887.

9 *Ibid.*, 3 diciembre 1887.

10 En el partido potosino de Cerritos se reunieron trabajadores para enviarlos a Nuevo Morelos, en los límites con Tamaulipas. *Ibid.*, 24 enero 1878.

11 Telegrama de Luis López, jefe político de Guadalcázar, al gobernador del estado. *Ibid.*, 13 agosto 1887.

12 Petición de Paulo Verástegui al Ministerio de Fomento, Villa de Nuevo Gamotes, 24 febrero 1856, para que dicha dependencia solicite al gobernador del estado hombres para realizar los trabajos del camino a Tampico. El 10 de marzo el Ministro informa

estar girando la solicitud y el día 19, el mandatario estatal indica haberla atendido. AGN. Fomento, caminos, vol. 99, exp. 10, 1856-1857.

13 Véase María Isabel Monroy “San Luis Potosí a vuelo de pájaro”, p. 26.

14 Véase Jean Pierre Bastian, *Los disidentes. Sociedades protestantes y revolución en México, 1872-1911*, p. 101.

15 *Periódico oficial del estado*, 19 enero 1882.

16 *Idem*.

mientos similares al que hizo el cura de Ciudad de Fernández, considero que estos pudieron tener efecto en diversos casos por el ascendente que los sacerdotes ejercían sobre algunos sectores, especialmente en poblaciones distantes de las ciudades. Esta aseveración la fundamento en el hecho de que todavía en 1885 las autoridades civiles insistían a la población en la necesidad de acudir al Registro Civil para asentar nacimientos, matrimonios y defunciones, conducta que no era común todavía entre los habitantes del estado potosino, quienes si acudían a los templos a realizar bautizos, matrimonios y velorios.¹⁷

A lo anterior, se sumaron las condiciones climatológicas que en algunos casos retrasaron el avance de las obras. Así sucedió en el caso del ramal a Tampico del Central Mexicano, particularmente en el tramo del territorio huasteco potosino. Aunque no localicé datos que informen sobre el número promedio anual o mensual de trabajadores en la línea, en varias ocasiones la constructora reportó que tenía entre 2 200 y 3 500 hombres empleados en el trecho San Luis Potosí-Tampico y aseguró que estaba dispuesta a aumentar su planta a diez mil para acelerar las obras.¹⁸ Las fechas de estos reportes coinciden con los periodos en los que la temperatura no era muy alta y escaseaban las lluvias.¹⁹ En los meses más calurosos y en temporada de lluvias, la misma empresa informó en varios momentos que la mano de obra se había reducido por el alto número de enfermos que se registraba o porque la gente abandonaba los campamentos por “la fuerza de las aguas”.²⁰ Así, en distintas oportunidades, su planta laboral llegó a reducirse a solo unos trescientos hombres.²¹

La disminución del número de trabajadores a raíz de los estragos que causaba el clima resultaba en constantes retrasos en las obras. Para resolver el problema, en 1882 la compañía decidió emplear más de dos mil negros, a los que trasladó por su cuenta desde

Jamaica al territorio huasteco potosino, “zona de tierra caliente”.²² Sin embargo, el plan fracasó, los jamaquinos no se adaptaron a tierras potosinas y pronto abandonaron México para regresar a su país. El inspector designado por el Ministerio de Fomento felicitó el suceso y aseguró que “[...] no es de lamentarse, porque su trabajo es inferior al de nuestra gente y sus vicios son aún mayores.”²³ No obstante, la constructora volvió a importar mano de obra de color en 1900, ahora procedente de Bahamas. En esa ocasión los trabajadores no sumaron más de ciento cincuenta y el proyecto tampoco tuvo éxito.²⁴



Ferrocarril de Santa María del Río, en “El Florecimiento en México”, año IV, Tomo IV, 1904. Biblioteca especializada, CONACULTA/CNPPCF/MNF/CEDIF.

La breve participación de jamaquinos en las obras del camino de hierro a Tampico y los sueldos que percibieron estos trabajadores revela el valor que las constructoras extranjeras concedían a la mano de obra mexicana. Hasta donde informan los documentos, las jornadas laborales y la productividad eran las mismas en ambos casos, sin embargo, los nacionales percibían menos ingresos.

17 Véase Luz Carregha, *La revuelta tuxtepecana y la instalación del régimen porfirista en San Luis Potosí, 1876-1878*, p. 21.

18 *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana ...*, pp. 377, 441; *Periódico oficial del estado*, 4 diciembre 1882, 14 julio 1888; *El Estandarte*, 4 marzo 1888.

19 Durante el verano la temperatura en territorio huasteco rebasa los 40°C. El periodo que registra mayor precipitación pluvial va de agosto a octubre.

20 *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana ...*, pp.380, 435, *Periódico oficial del estado*, 25 enero 1888; 3 noviembre 1889.

21 *Periódico oficial del estado*, 29 agosto 1888.

22 *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana ...*, p.438. No fue el único caso en el que una empresa ferrocarrilera recurrió a mano de obra extranjera distinta a la norteamericana, como muestran los documentos que integran el fondo del archivo histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNF), en la construcción del Ferrocarril Sud Pacífico, por ejemplo, participaron chinos, japoneses y rusos.

23 *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana ...*, p. 438.

24 *El Estandarte*, 8 marzo y 2 agosto, 1900.

Sueldo diario a los trabajadores del Central Mexicano, tramo San Luis Potosí-Tampico, 1882.

Cabe aclarar que en todos los casos los trabajadores recibían diariamente la comida, acargo de la empresa

Trabajadores	Menor	Mayor
Mexicanos empleados en la sección de ingenieros que trazaban la línea en la Sierra Madre	0.31¼	0.75
Mexicanos empleados en la construcción de la vía	0.75	1.00
Jamaíquinos	1.25	1.25
Norteamericanos	1.25	2.50

Fuente: Informe del inspector del camino de hierro a Tampico, Francisco del Villar al Ministerio de Fomento, San Luis Potosí, 1882. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana General Carlos Pacheco, correspondiente a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, p. 438.

La tarifa más baja para los norteamericanos fue igual a la que se otorgó a los jamaíquinos, pero casi dos veces más alta que el tope máximo asignado a los mexicanos que trabajaban en la localización del trazo, y alrededor de 17% superior al límite establecido para los que estaban empleados en la instalación de la vía. No obstante, estos salarios eran mayores a los que pagaban los hacendados a sus jornaleros y a los que recibían los trabajadores del ramo de la minería, que ascendían a unos \$0.52 diarios.²⁵

Aunque desde mediados del siglo XIX, reglamentos y leyes en materia de ferrocarriles habían estipulado que en todos los casos las empresas extranjeras y sus empleados serían considerados mexicanos en cuanto a derechos y obligaciones, el tabulador de salarios de las constructoras puso en evidencia que ellas sí harían distinción entre unos y otros.

Cuando concluía la construcción de una línea de ferrocarril y ésta comenzaba a funcionar, la planta laboral de la empresa se reducía porque disminuía la demanda de trabajadores. Así mismo, cambiaban las condiciones contractuales.

²⁵ Véase Moisés Gámez, *Unidad de clase y estrategias de resistencia. Los trabajadores en San Luis Potosí, 1890-1917*, p. 41.

Modificaciones laborales al concluirse la vía férrea

Concluida la línea, muchos hombres que habían participado en las obras regresaron a sus lugares de origen, aunque varios se integraron a las compañías ferrocarrileras como trabajadores de vía para realizar las indispensables y frecuentes tareas de reparación y mantenimiento del camino de hierro; algunos fueron empleados en las estaciones; otros ingresaron a los talleres como herreros, hojalateros, carpinteros, pintores, etc., y los menos se incorporaron como fogoneros y maquinistas. Poco a poco se fue integrando un nuevo sector obrero que se distinguió del resto por las peculiaridades del trabajo que desempeñaba.

Desde el principio, la cultura de trabajo del ferrocarrilero fue distinta a la de los obreros de otros ramos. El ferrocarril planteó la necesidad de mano de obra itinerante y los ferrocarrileros tuvieron que habituarse a cambios frecuentes y constantes alteraciones en su vida cotidiana. Inicialmente los trabajadores encargados del mantenimiento de las vías se establecieron en campamentos, aunque con el paso de los años convirtieron los vagones de los trenes de reparación en su residencia.²⁶ No obstante, la relación hogar-trabajo no se desarticuló, pues con ellos se trasladaba también la familia, incluso fuera del país. Así sucedió en 1901 cuando el Nacional Mexicano inició las obras para cambiar la vía angosta por ancha en su división Corpus Christi y ante la escasez de mano de obra norteamericana contrató a varios jornaleros mexicanos que cruzaron la frontera a los Estados Unidos acompañados de sus familiares.²⁷ Algo similar había sucedido en general en México cuando se construyeron los caminos de hierro, pues en las obras participaron numerosos estadounidenses que inmigraron a territorio mexicano con ese fin.²⁸

Puesto en operación un camino de hierro, la empresa reducía el número de trabajadores, pues ya no tenía urgencia de contar con muchos brazos para cumplir los compromisos adquiridos. Así, la demanda de trabajadores disminuía y en muchas ocasiones la oferta era superior. Como resultado, las compañías redujeron los sueldos de sus empleados y los igualaron hacia abajo con los que recibían los obreros de

²⁶ Véase Alberto Sustaita Zavala, *Un truchimán, Doña Juanita, El tren de balastre*.

²⁷ Véase *El Estandarte*, 24 abril 1901.

²⁸ En 1889 se calculaba que en la ciudad de San Luis Potosí residían por lo menos doscientos cincuenta norteamericanos empleados en los ferrocarriles, cifra que probablemente aumentó el siguiente año por la puesta en marcha del ramal del Central Mexicano a Tampico. *Ibid.*, 18 agosto 1889.

otros ramos. Los salarios en el espacio ferrocarrilero tenían una relación estrecha con los puestos que se desempeñaban:

Sueldos diarios en el tramo San Luis Potosí-Soledad Díez Gutiérrez del Central Mexicano, 1882

Puesto	Salario
Superintendente	5.00
Jefe de servicio	3.00
Conductor	1.00
Boletero	0.75
Cochero	0.50
Garrotero	0.50
Mulero	0.37½
Velador	0.37½
Guardacambio	0.37½
Herrero	0.75
Carpintero	0.56¼
Talabartero	0.50

Fuente: Informe de Francisco del Villar al Ministerio de Fomento, 31 julio 1882, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana General Carlos Pacheco, correspondiente a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, p. 438.

Si se comparan estos salarios con los que la misma empresa pagaba también en 1882 a los trabajadores que construían su vía férrea en el trecho San Luis Potosí-Tampico, mostrados en el cuadro de arriba, resulta que excepto en los casos de conductor, jefe de servicio y superintendente, el resto de la planta laboral estaba por debajo del tope máximo de \$1.00 fijado para aquellos; mientras solamente boleteros y herreros ganaban por encima del mínimo establecido en \$0.75 por dicha compañía durante las obras de construcción.

En 1892 *El Estandarte* publicó una lista de los gastos mínimos mensuales que debía realizar un habitante de la ciudad de San Luis Potosí, que se incluye aquí con la única intención de aportar datos que puedan ofrecer una imagen de la relación de los salarios percibidos por los trabajadores del ferrocarril y el costo de la vida en la ciudad, más no con el fin de construir un índice de precios o de exhibir un probable déficit entre el ingreso y el egreso de dichos obreros:

Gastos mínimos mensuales de un habitante de la capital potosina, 1892

Concepto	Gasto
Renta de casa (semanal 0.75)	3.00
Alimento	3.50
Tabaco	0.25
Vino	0.25
Subtotal	4.75
Economía	1.25
Total	6.00

Fuente: *El Estandarte*, 5 marzo 1892.

Aunque la fecha del cálculo es diez años posterior a los salarios que incluyen los cuadros de arriba, y los gastos registrados resultan incompletos pues no se anotan por ejemplo médicos o vestido, la relación de egresos ofrece una visión general de la situación de los trabajadores ferroviarios. De acuerdo a esta tabla, si dichos empleados laboraban seis días semanalmente, ganaban por lo menos \$8.88 al mes, lo que significa un superávit de \$2.88 con relación al gasto mínimo asentado por el periódico, sin embargo, las corridas en el tramo San Luis Potosí-Soledad de Díez Gutiérrez se realizaban cada tercer día, lo que significa que las jornadas de trabajo para la mayoría de los trabajadores no rebasaban doce al mes.

Por otro lado, cuando los ferrocarriles entraron en operación, las empresas homologaron los salarios al interior, y en general fijaron una cantidad igual para mexicanos y extranjeros en el mismo puesto. No obstante, como puede observarse en el siguiente cuadro, los segundos desempeñaban generalmente las tareas mejor remuneradas.

Trabajadores departamento de fuerza motriz del Central Mexicano, 1889

Puesto	Mexicanos	Extranjeros
Dependientes	1	13
Ingenieros	10	75
Maquinistas	14	68
Fogoneros	63	60
Fabricantes de calderas	3	15
Moldeadores	10	7
Herreros	20	7
Hojalateros	3	2
Carpinteros	77	17
Pintores	11	8
Jornaleros	311	6
Total	523	278

Fuente, *Periódico oficial del estado potosino*, 23 marzo 1889

Del total de 801 empleados que laboraban en el departamento de fuerza motriz del Ferrocarril Central en 1889, el 65.30% era mexicano y el 34.70% restante extranjero, en su mayoría norteamericano. Los salarios variaban entre \$1.00 y \$4.50 por jornada diaria, excepto en los casos de maquinistas y fogoneros, a quienes se les pagaba por viaje y distancia recorrida. El promedio del sueldo mensual que percibían estos en el caso de trenes de pasajeros era de \$180 y \$160 respectivamente, mientras quienes conducían ferrocarriles de carga recibían \$100 y \$80 en el mismo orden.²⁹

Los trabajadores que registraban los menores ingresos eran los jornaleros,³⁰ después de pintores, carpinteros, hojalateros y herreros, categorías en las que se concentraba la mayoría de los trabajadores mexicanos (80.68%), “inexpertos en los ferrocarriles” según Lorena Parlee,³¹ quien comparte la opinión que las mismas empresas ferroviarias tuvieron de la mano de obra nacional durante el porfiriato. Si bien antes de la construcción de los caminos de hierro los mexicanos efectivamente carecían de conocimientos en el ramo, también las políticas internas de las empresas ferrocarrileras les dificultaron asimilar la nueva tecnología en un corto tiempo.

Masonería y “ferrocarrilería”

Los ferrocarrileros nacionales se capacitaron de distintas maneras, aunque casi siempre el aprendizaje fue empírico.³² Sin embargo, para tener acceso a puestos mejor remunerados debían adquirir nociones científicas y técnicas, por ejemplo, para reparar o construir una locomotora. Esta tarea se complicaba por la necesidad de utilizar aparatos y “máquinas-herramientas” cuyo manejo tenían que aprender de los maestros mecánicos extranjeros, los que no siempre estuvieron dispuestos a compartir sus conocimientos.³³ A esto se sumó la dificultad de acceder a manuales e instructivos, pues además del obstáculo que representaba el analfabetismo, dichos textos estaban escritos en inglés.

En respuesta a las condiciones laborales que tenían y ante el impedimento de ingresar a las agrupaciones

ferrocarrileras extranjeras, en agosto de 1890, los trabajadores mexicanos de la división San Luis, del Nacional Mexicano constituyeron en la capital potosina la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos. Esta fue la primera agrupación de ferroviarios en el país, la cual tuvo más bien carácter mutualista y duró escasos dos o tres años debido a las presiones de la empresa.³⁴ Años después, en 1894, algunos de sus miembros participaron de manera semioficial en la huelga de mecánicos del Central Mexicano, y lograron la contratación de varios mexicanos para suplir a los trabajadores estadounidenses despedidos por la empresa a raíz del conflicto.³⁵

La agrupación fue fundada por Nicasio Idar, empleado del departamento de express del Ferrocarril Nacional, quien tomó como modelo las fraternidades norteamericanas (brotherhoods), las que igual que otros conocía a través de la masonería potosina. Si bien aquellas no eran organizaciones de resistencia, sí protegían a sus miembros. Cabe indicar que una de las fotografías publicada por Marcelo N. Rodea muestra a varios integrantes de esa primera agrupación ostentando collarines masónicos,³⁶ los que según Miguel Ángel Herrera revelan que eran miembros de la logia “San Luis de la Patria”, la que agrupó a los ferrocarrileros masones de la capital potosina durante más de sesenta años.³⁷

La vinculación de ferrocarrileros y masonería en México ha sido poco explorada por los estudiosos del ferrocarril. Si bien no tuve oportunidad de consultar los archivos documentales que conservan las logias potosinas, es posible afirmar que los trabajadores mexicanos utilizaron el mismo recurso del que habían echado mano la mayoría de maquinistas y conductores norteamericanos e igual que aquellos, optaron por escudarse en las sociedades masónicas para defender sus derechos laborales,³⁸ aunque también buscaban contrarrestar la acción discriminatoria de sus pares estadounidenses. Además, la fundación de talleres masónicos les permitió pasar de la agrupación a la organización.

34 Servando A. Alzati, *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 39-40.

35 Marcelo N. Rodea, *Historia del movimiento ferrocarrilero en México (1890-1943)*, p. XXVIII.

36 *Ibid.*, p. 80.

37 Miguel Ángel Herrera Bravo, *El ferrocarril San Luis-Tampico en el siglo XX*, p. 15.

38 Algunas sociedades a las que estaban afiliados los norteamericanos eran: Order Railway Telegraphy; Brother Railway Despatch; Brotherhood of Railway Clerks; Brother Locomotiva Engineers; Order Railway Conductors y Association International of Mechanics. *Ibid.*, p. 20.

29 *Periódico oficial del estado*, 23 marzo 1889.

30 En esta clasificación se consideran peones de vía, ayudantes de operario y ayudantes auxiliares en los talleres; “colillas” o “chicharos” en las oficinas; encendedores y llamadores; así como trabajadores de vigilancia y limpieza.

31 Lorena Parlee, *op cit.*, p. 448.

32 Véase Emma Yanes Rizo, *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950*.

33 *Ibid.*, p. 79.

Los acuerdos tomados en las “tenidas”³⁹ de las logias mexicanas pretendían proteger a sus miembros de cualquier acción que pudieran emprender las hermandades norteamericanas contra ellos, ya que uno de los principios que regían a la masonería, como sucede ahora, era que sus integrantes no podían perjudicarse mutuamente y no obstante fueran rivales, debían apoyarse recíprocamente. Sin embargo, dicho principio no siempre fue respetado por los talleres masónicos norteamericanos. En 1903, la Brotherhood of Railway Clerks admitió trabajadores mexicanos que poco después se separaron a raíz de algunos conflictos en la hermandad por la disparidad de criterios. Si bien estos últimos fundaron un nuevo taller masón en México bajo el auspicio de aquella logia norteamericana, pronto regresaron la carta patente y en 1907 conformaron una sociedad de lucha denominada Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos,⁴⁰ al no haber obtenido respuesta alguna a su solicitud de ayuda para resolver algunas diferencias con sus “hermanos” estadounidenses.

También durante el porfiriato se establecieron otras agrupaciones de trabajadores ferroviarios. Diez años después de la fundación de la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos, los mecánicos de los talleres del Ferrocarril Interoceánico organizaron en Puebla un taller masónico que dio origen a la Unión de Mecánicos Mexicanos, cuyas actividades iniciaron a mediados de 1900.⁴¹ Un año más tarde, sus miembros encabezaron una huelga en la misma capital poblana, la que terminó con el despido y “bola negra”⁴² a varios de ellos. Aunque a raíz de estos acontecimientos la agrupación se disolvió, sobrevivió la sucursal que había establecido en Chihuahua, de la que resurgiría la Unión de Mecánicos en 1903.⁴³ Dicha organización realizó una intensa labor de propaganda y hacia 1908 contaba ya con dieciocho sucursales en el país, de las cuales tres correspondieron al estado potosino: una en la línea del Ferrocarril Nacional, con sede en Mate-

huala, y dos en la del Central Mexicano instaladas en la ciudad de San Luis Potosí y Cárdenas.⁴⁴ Asimismo se conformaron otras agrupaciones cuyos lugares y fechas de fundación integran el siguiente cuadro:

Agrupaciones de ferrocarrileros en México, 1903-1910⁴⁵

Nombre	Fecha	Lugar
Sociedad Hermanos Caldereros Mexicanos	3 septiembre 1903	Ciudad de México
Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril	7 noviembre 1904	Banderilla, Ver.
Unión de Forjadores Mexicanos	1 junio 1906	Ciudad Porfirio Díaz, Coah.
Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos	junio 1907	Ciudad de México
Asociación de Conductores y Maquinistas Mexicanos	principios 1909	Ciudad de México
Sociedad Mutualista de Telegrafistas*	abril 1909	[sic]
Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros	20 noviembre 1910	Monterrey, N.L.

*Con personal afiliado a la Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril

Fuente: Servando A. Alzati, *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*; Marcelo N. Rodea, *Historia del movimiento ferrocarrilero en México (1890-1943)*; Miguel Ángel Herrera Bravo, *El ferrocarril San Luis-Tampico en el siglo XX*.

Como lo indican los nombres de dichas organizaciones, éstas comúnmente tuvieron relación con la masonería. También es posible apreciar que los ferrocarrileros se organizaron conforme a la actividad que desempeñaban. Por lo menos hasta la década de 1910, los integrantes de este sector no se reunieron en una sola agrupación y cada asociación funcionó de manera independiente, aunque en general quienes trabajaban en los talleres siguieron las directrices de la Unión de Mecánicos y aquellos que se desempeñaban en las áreas de trenes y alambres o telégrafos las de la Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril.

Cobijados por las agrupaciones mencionadas, desde la década de 1890 los trabajadores mexicanos de los

39 Así se conoce a la reunión masónica con trabajo y ritual formales.

40 Al parecer, esta asociación fue una de las más prestigiadas en el ramo y al paso de los años se convirtió en apoyo financiero y sostén del sindicalismo ferrocarrilero. Véase Servando A. Alzati, *op cit.*, pp. 109 y ss; Marcelo N. Rodea, *op cit.*, pp.127 y ss.

41 Miguel Ángel Herrera Bravo, *op cit.*, p. 16.

42 La expresión “bola negra” de origen inglés fue tomada de la caja de balotaje utilizada para votar en algunas agrupaciones y hacia referencia a que la empresa recomendaría negativamente al trabajador en caso de que solicitara empleo en otra compañía. Miguel Ángel Herrera Bravo, *Ferrocarriles y ferrocarrileros en la gran división Cárdenas*, p. 43.

43 Servando A. Alzati, *op cit.*, pp.87 y ss; Marcelo N. Rodea, *op cit.*, pp.116 y ss. Miguel Ángel Herrera Bravo, *El ferrocarril San Luis-Tampico en el siglo XX*, p.16.

44 Miguel Ángel Herrera Bravo, *Ferrocarriles y ferrocarrileros en la gran división Cárdenas*, p.76.

45 Recién dejó Porfirio Díaz la presidencia se fundó la Asociación Nacional de Moldeadores y Modelistas (21 agosto 1911) en Monterrey, N.L., y en 1914 la Unión de Cobreros y la Unión de Pintores, ambas en Aguascalientes, Ags.

caminos de hierro que corrían por el estado potosino, participaron y protagonizaron distintos eventos contra las empresas extranjeras para las que trabajaban en busca de una mejor situación laboral⁴⁶ y de condiciones equitativas con sus pares estadounidenses. Estas últimas se lograron en parte en 1907 a raíz del proceso de consolidación de los ferrocarriles implementado por José Yves Limantour, sin embargo, fue hasta 1914 cuando los conductores y maquinistas extranjeros abandonaron el servicio. Dos años más tarde salió el último trabajador ferrocarrilero norteamericano.⁴⁷

Lo anterior fue resultado de las diversas peticiones que hicieron las distintas agrupaciones mencionadas arriba, así como de los conflictos que protagonizaron desde el porfiriato. Los más importantes que se registraron en el territorio potosino tuvieron lugar en los primeros años del siglo XX y en general se relacionaron con diversos acontecimientos que ya se registraban en varias partes del país a raíz del fortalecimiento de la oposición contra el régimen porfirista, luego del primer Congreso Liberal que se desarrolló en la ciudad de San Luis Potosí en 1901.⁴⁸ Entre ellos destacan un enfrentamiento entre trabajadores nacionales y norteamericanos en los talleres de Cárdenas en 1907,⁴⁹ así como la huelga promovida un año más tarde que logró la solidaridad de cientos de trabajadores de otros gremios y resultó en que los ferrocarrileros mexicanos interrumpieran el tráfico ferroviario entre la ciudad de San Luis Potosí y Estados Unidos durante una semana.⁵⁰

Consideraciones finales

Simultáneamente a la lucha que realizaban en el ámbito laboral, los ferrocarrileros fueron construyendo un sitio en la sociedad por su vinculación con el “emisorio del progreso”. A diferencia de lo que sucedió con otros sectores, en numerosas ocasiones los anuncios de algunos productos comerciales publicados en los periódicos locales hicieron referencia a ellos, aquí se incluyen dos ejemplos. Aunque en el primero se hace

alusión a daños que cualquier pasajero del tren podría sufrir, también se hace hincapié en las importantes responsabilidades que tenían los ferrocarrileros, y como sucede en el segundo caso, los utiliza como ejemplo para garantizar la efectividad del remedio:

Hombres empleados en los ferrocarriles, quienes están al alerta siempre; quienes tienen encargo de propiedades evaluadas a millares de pesos y de la vida de los humanos que se aprecia más que el dinero, hallan que la Cura Segura de Warner es una ayuda grande. Las sacudidas del tren son un manantial de peligro para los riñones, por eso debieran ser mantenidos en la mejor condición posible. Los empleados de los ferrocarriles saben esto y por eso toman la Cura Segura de Warner.⁵¹

Hechos no palabras.- El Sr. Frank Sherparson, un maquinista empleado en el Ferrocarril Southern Pacific y residente en Los Ángeles, California, hacia largo tiempo que venía padeciendo de reumatismo. Habíanle visitado varios médicos y fue a tomar baños minerales templados, aunque en nada hallase alivio de género alguno, hasta que usó el Bálsamo Chamberlain. Hoy el mismo dice que esta es la única medicina del mundo que puede curar el reumatismo.- De venta en la Droguería Central y Botica del Mercado y su sucursal.⁵²

¿Por qué utilizar la figura del ferrocarrilero en particular cuando se trataba de promocionar un producto que ofrecía un beneficio al público en general? El ferrocarril era la novedad y en el imaginario de la época sería la llave para que el país ingresara al selecto círculo de países desarrollados. El camino de hierro era el camino al progreso. Más allá de cuestiones relacionadas con concesiones e inversiones, su construcción y funcionamiento era posible por el desempeño de sus trabajadores, quienes de una u otra manera tenían acceso a la tecnología moderna, pero además, como lo indica el anuncio citado arriba, eran responsables de la seguridad de numerosos pasajeros y de volúmenes importantes de carga, lo que no sucedía con los empleados de otros ramos.

El sector ferrocarrilero extendió sus relaciones gremiales a la vida cotidiana y pronto se distinguió también de otros grupos sociales. La instalación de la infraestructura ferroviaria en las ciudades resultó en la conformación de zonas donde se establecieron los ferrocarrileros y sus familias, lo que por lo menos en el estado potosino no sucedió en el caso de otros sectores obreros, pues si bien aquellos habitaban en algunos barrios determinados, lo hacían sin distinción

46 Las exigencias más frecuentes fueron derechos escalafonarios; jornada laboral de ocho horas; vacaciones anuales; servicio médico; jubilaciones; educación elemental y límite de edad para ingresar como trabajador.

47 Véase Servando A. Alzati, *op cit.*, pp.153 y ss; Marcelo N. Rodea, *op cit.*, pp.397 y ss.

48 Véase, James D. Cockcroft, *op cit.*

49 Isabel Monroy, *Historia de una mirada hacia el porvenir: La migración potosina a los Estados Unidos de Norteamérica, 1880-1930*, p. 33.

50 Romana Falcón, *Revolución y caciquismo en San Luis Potosí, 1910-1938*, p. 23.

51 *El Contemporáneo*, 27 enero 1899.

52 *Ibid.*, 2 abril 1897.

entre ellos. Así, a partir de finales del porfiriato, en la ciudad de San Luis Potosí fue posible distinguir el barrio ferrocarrilero por la actividad de sus habitantes y en ocasiones también por la arquitectura, pero no un barrio de herreros por ejemplo. Lo mismo ocurrió en otras partes del país, entre ellas, las ciudades de Aguascalientes y la capital de la república.⁵³

Las áreas donde se ubicaron los trabajadores del ferrocarril generalmente se localizaron en torno a los edificios que levantaron las empresas para el servicio de sus líneas. En la capital potosina esta zona comprendió el barrio del Montecillo, cerca de la Alameda, sitio elegido por las autoridades municipales para la instalación de las estaciones del Nacional y el Central. Ahí se instalaron talleres familiares que resultaron primero del aprendizaje de distintos oficios en los espacios ferrocarrileros que realizaron los trabajadores y luego de la enseñanza de éstos a sus hijos. Estas unidades productivas han sido solamente esbozadas por algunos estudiosos del ferrocarril⁵⁴ y su estudio podría arrojar luz sobre la formación en México de lo que se ha dado en llamar “cultura ferrocarrilera”.

Igual que los rieles y el equipo rodante, dicha cultura llegó del extranjero y fue asimilada por los trabajadores nacionales. Algunos de sus elementos se incorporaron también a las prácticas culturales de los habitantes de los lugares donde funcionaba el ferrocarril y pronto se arraigaron entre la población. Como sucedió en el caso del baseball,⁵⁵ de origen norteamericano, cuya difusión en el territorio potosino coincidió con la construcción y puesta en marcha de los caminos de hierro, y más tarde fue reforzada con la explotación petrolera que inició en los primeros años del siglo XX una compañía también estadounidense en El Tullillo, municipio de Ébano.

53 Para esta última véase, Alejandro Suárez Pareyón, “La huella de los ferrocarriles en la estructura urbana del área central de la ciudad de México”, pp. 279-292.

54 Entre ellos Gloria Tirado Villegas para el caso de Puebla y Hugo Villalobos para el de Aguascalientes. Véase, *Memorias del IV Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*.

55 Véase, William Beezley, “El estilo porfiriano: deportes y diversiones de fin de siglo”.

FUENTES CONSULTADAS

Fondos documentales

AGN Archivo General de la Nación.
Fondos: *Fomento. Caminos Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas* [SCOP]
AHESLP Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí. Fondos: *Ayuntamiento de San Luis Potosí Registro Público de la Propiedad y el Comercio. Protocolos de Instrumentos Públicos* [RPPC. PIP]
Secretaría General de Gobierno [SGG]
CEDIF Centro de Información y Documentación Ferroviarias [Conaculta]

Hemerografía

AHESLP Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.
Periódico oficial del estado de San Luis Potosí.
BCUASLP Biblioteca Central de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
El Estandarte
HNM Hemeroteca Nacional de México.
El Contemporáneo

Bibliografía

Alzati, Servando A., *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, s. e., 1946.
Bastian, Jean Pierre, *Los disidentes. Sociedades protestantes y revolución en México, 1872-1911*, 1991.
Beezley, William, “El estilo porfiriano: deportes y diversiones de fin de siglo” en *Historia Mexicana*. México, El Colegio de México, octubre-diciembre 1983, n°.130.
Carregha, Luz, *La revuelta tuxtepecana y la instalación del régimen porfirista en San Luis Potosí, 1876-1878*, tesis de maestría. México, Universidad Iberoamericana, 1999.
Cockcroft, James D., *Precursores intelectuales de la Revolución Mexicana (1900-1913)*, trad. María Eunice Barrales. México, CONAFE-Siglo XXI Editores, 1985.
Falcón, Romana, *Revolución y caciquismo en San Luis Potosí, 1910-1938*. México, El Colegio de México, 1984.
Gámez, Moisés, *Unidad de clase y estrategias de resistencia. Los trabajadores en San Luis Potosí, 1890-1917*. México, Editorial Ponciano Arriaga, 1997.

Herrera Bravo, Miguel Ángel, *El ferrocarril San Luis-Tampico en el siglo XX*. San Luis Potosí, 2001. [manuscrito].

-----, *Ferrocarriles y ferrocarrileros en la gran división Cárdenas*, San Luis Potosí, 2005. [manuscrito].

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana General Carlos Pacheco, correspondiente a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882, tomo III. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.

Memorias del IV Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril. México, CONACULTA-Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2002.

Monroy, Isabel, *Historia de una mirada hacia el porvenir. La migración potosina a los Estados Unidos de Norteamérica, 1880-1930*, tesis de maestría. México, Universidad Iberoamericana, 1999.

-----, "San Luis Potosí a vuelo de pájaro" en Carmen Cordero de Burgos, *et al, Primer centenario del ferrocarril en San Luis Potosí, 1888-1988*. San Luis Potosí, Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí, 1991.

Parlee, Lorena, "The impact of the United States railroads unions on organized labor and government policy in Mexico (1880-1911)", en *The Hispanic American Historical Review*, vol. 64, núm. 3, (Agosto 1984), pp. 443-475.

Rodea, Marcelo N., *Historia del movimiento ferrocarrilero en México (1890-1943)*. México, Ex Libris M. Rodea, 1944.

Suárez Pareyón, Alejandro, "La huella de los ferrocarriles en la estructura urbana del área central de la ciudad de México" en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, México, CONACULTA-Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2002.

Sustaita Zavala, Alberto, *Un truchimán, Doña Juanita, El tren de balastre*. San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, 1998. (Literatura potosina 1850-1950)

Yanes Rizo, Emma, *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950*. México, INAH, 2000. (Colección Científica)