

Esther Shabot Askenazi

7. La Gran Liga de Empleados de Ferrocarril y la huelga de 1908

Introducción

Este trabajo tiene el propósito de estudiar a un sector de los trabajadores ferrocarrileros de México a la luz de una de sus organizaciones y una de sus acciones más relevantes: la Gran Liga de Empleados de Ferrocarril y la huelga que promoviera en abril de 1908.

El análisis de la organización en cuestión, así como el de su lucha, permitirá comprender el tránsito de las asociaciones mutualistas de los trabajadores a las agrupaciones de resistencia sindical; tránsito que se nos mostrará lleno de hibridismos entre uno y otro tipo de organización, y que será elocuente del reajuste de las relaciones entre los tres actores principales (cuyos nexos estarán siendo redefinidos por el desarrollo del capitalismo y el impulso de las luchas obreras durante el periodo 1905-1911): los trabajadores organizados, los patrones y el Estado.

El movimiento ferrocarrilero de 1908 es parte de este nuevo proceso de participación combativa de los trabajadores contra el capital ya que hasta 1905, aproximadamente, las manifestaciones reivindicadoras de la fuerza de trabajo se presentaban como acciones marcadas por el sello de las mutualidades u otros organismos similares. Para 1906, el proletariado hace ya su aparición como una fuerza claramente diferenciada del artesanado, sobre todo entre los trabajadores mineros, textiles y ferrocarrileros, con formas de acción que de ninguna manera corresponden ya a las del artesanado. Las relaciones de producción, intereses específicos, ideologías políticas, formas organizativas, estrategias y tácticas, orígenes, culturas y condiciones de vida de artesanos y proletarios difieren de manera ostensible. Cada una de estas clases corresponde a diferentes modos de producción: el artesanado a la producción mercantil simple y el proletariado industrial al modo de producción capitalista.

Para el periodo que nos ocupa, tanto en el caso de los ferrocarriles como en el de los textiles y la minería, las relaciones salariales se encontraban ya sólidamente afianzadas. Las pautas capitalistas de producción, desarrolladas en sus inicios por estas tres ramas de la actividad económica, empezaban a generalizarse y a ser adoptadas por el conjunto de la economía.

Constituye ésta una etapa en que con más claridad se muestra la transición de formas de organización típicamente artesanales a formas ya propias de un proletariado inmerso en el modo de producción capitalista. A menudo

sus asociaciones resultaban organismos híbridos que manifestaban en distintos momentos características de uno u otro tipo, aunque con la notable tendencia a desembarazarse del lastre artesanal que no correspondía ya a la situación histórica del país, al desarrollo de sus fuerzas productivas y a la importancia creciente de los conglomerados obreros en las ramas básicas de la economía nacional.

En la primera década del siglo la vanguardia del proletariado mexicano estaba fundamentalmente formada por los conjuntos obreros que se insertaban en los sectores que tenían un gran peso en relación con otras ramas de la producción. La posición vital de la minería, los textiles y los ferrocarriles guarda una estrecha conexión, con la mayor combatividad de sus trabajadores respecto a los otros sectores. Combatividad que puede ser explicada, por un lado, en función de las condiciones que se dan al interior de la empresa, dentro del proceso de trabajo y, por otro, en función del papel que dichos contingentes de trabajadores guardan con la economía nacional en su conjunto.

En cuanto a la organización, y formas de trabajo en el interior de la empresa, el hecho de que los trabajadores realicen su labor dentro de grandes conglomerados obreros, les permite conocer con mayor claridad tanto los mecanismos de su explotación como la fuerza potencial de su organización. No sufren, como los artesanos u otros trabajadores de la pequeña y mediana industria, la atomización de su fuerza a causa de su dispersión dentro del proceso productivo, así como de falta de contacto con trabajadores que padecen su misma condición.

En cuanto a la relación trabajadores-economía nacional, el hecho de pertenecer a un sector esencial en la economía del país permite a las organizaciones obreras un mayor potencial de impugnación y lucha debido a su ubicación estratégica para la sociedad y, por tanto, a la capacidad que pueden manifestar, en determinado momento, de paralizar o entorpecer vastos sectores económicos.

El despertar de las luchas obreras en México se dio con fuerza en las tres ramas básicas antes aludidas, sobre todo en el período que va de 1906 a 1908. Inútil resulta, recalcar el impacto de los sucesos de Cananea y Río Blanco como síntomas y causas, a la vez, del proceso de descomposición de la estructura del sistema. Junto a ellos —y mucho menos estudiado y analizado— está el movimiento ferrocarrilero que, a lo largo de toda la década, presentó explosiones sucesivas que cuestionaron postulados y formas de organización del trabajo instaurados y fortificados por un régimen político coludido en alto grado con el capital extranjero.

No sólo por lo que representa en sí misma la lucha de los ferrocarrileros en esos momentos es por lo que resulta necesario un estudio de dicho sector, sino también por el papel que, posteriormente, les iba a tocar desempeñar como individuos y como clase social. Sabemos de la participación individual de los trabajadores ferrocarrileros en el movimiento revolucionario, pero también de su desempeño como grupo, en 1917, a través de la Gran Orden

de Maquinistas, Conductores, Fogoneros y Garroteros. Ésta constituyó una de las organizaciones obreras que más pugnó porque fueran incluidas en la Constitución normas protectoras para los trabajadores. Su diario, *El Trenista*, del mes de enero de 1917, publicó una solicitud remitida al Constituyente para que procurara consagrar la jornada de 8 horas; la protección para mujeres y niños; indemnización por accidentes de trabajo; reconocimiento del derecho de huelga; obligación para los patrones de proporcionar casas higiénicas, etcétera.

Ahora bien, la importancia de los ferrocarrileros no se da sólo en el sentido de las posiciones tomadas por ellos en lo político y lo militar, durante y al término de la Revolución, sino como fuerza de trabajo necesaria para el funcionamiento de un medio de transporte vital, tanto para las tropas gobiernistas como para los bandos revolucionarios. Por lo que resulta necesario el análisis y la investigación de su acción política, ideología, conciencia de clase y su peso económico dentro del contexto general de la nación.

La huelga de los trabajadores ferrocarrileros de abril-mayo de 1908 está articulada con toda la serie de movimientos huelguísticos de las otras ramas industriales básicas a partir —sobre todo— de 1906, y representa la constatación de la crisis general del país, tanto en el nivel económico —por las secuelas de la crisis mundial del capitalismo, la devaluación de la plata y la reforma monetaria de 1905— como en el político, por el resquebrajamiento del bloque en el poder y su relación con la sucesión presidencial de 1910. El movimiento reivindicativo de los ferrocarrileros, junto con los demás estallidos de la clase trabajadora, representa la manifestación, en lo social, de la inevitable y próxima ruptura en la estructura del sistema nacional.

Otra cuestión que no hay que pasar por alto es la especificidad de los trabajadores ferrocarrileros en cuanto a las peculiares relaciones que se daban dentro de su proceso de trabajo. Los ferrocarrileros mexicanos desempeñaron sus labores durante el periodo del porfiriato en íntima relación con trabajadores norteamericanos; contacto que adoptó formas diferenciadas en el tiempo e influyó de diversas maneras en el desenvolvimiento de su lucha. Estas relaciones van a ser, pues, una característica muy específica del movimiento ferrocarrilero y lo van a acompañar hasta la consolidación de la mexicanización total de las líneas asimismo constituye un factor que marca muchas de las modalidades que manifiestan en sus pugnas, pues la desigual posición en el trabajo respecto de los norteamericanos va a constituir un elemento primordial en las luchas de los trabajadores organizados, como en el caso de la huelga de 1908, realizada bajo los auspicios de la Gran Liga de Empleados de Ferrocarril.

La lucha de los trabajadores ferrocarrileros en este periodo coincide además, con la adquisición de las vías férreas por parte del gobierno mexicano, lo cual va a imprimirle, en buena medida, un matiz específico a su carácter —en tanto que provocará una escisión al interior del sector capitalista— al convertirse el Estado en dueño de la mayoría de las acciones de las compañías ferroviarias. Esto acarreará una redefinición de las relaciones entre el

Estado, el capital y los trabajadores, que no dejará de tener repercusiones en el carácter de las luchas de los ferrocarrileros: la nacionalización de las principales empresas va a coincidir con las aspiraciones nacionalistas de los trabajadores ferrocarrileros, lo cual diluirá la posibilidad de un enfrentamiento directo entre éstos y el Estado, enfrentamiento que sí se dio, en el mismo periodo, en los sectores minero y textil, y que en el caso del sector ferroviario se disolvió en gran parte como efecto de la intervención estatal, que lograba la resolución de muchas de las reivindicaciones planteadas por los trabajadores al mexicanizar las principales empresas del ramo.

La acción de la Gran Liga de Empleados de Ferrocarril va a presentarse dentro de los marcos de esta situación contextual, la cual la determinará sustancialmente. A través del análisis de la estructura de su organización, así como del origen, desenvolvimiento y desenlace de su lucha, intentaremos definir el carácter del movimiento y sus consecuencias en la posterior organización y lucha proletaria. ¿Se trató de un movimiento con plena conciencia clasista contra el capital, ya fuera nacional o extranjero? o ¿se trató de una lucha de carácter nacionalista, con tintes reformistas, que sólo trataba de eliminar al sector extranjero de las empresas ferrocarrileras y redefinir la capacidad de negociación de los trabajadores frente al capital, desde una posición de fuerzas más favorable para ellos? Habría que tratar de esclarecer, también, el cambiante papel del Estado en el transcurso de las luchas ferrocarrileras de ese periodo; papel que fue modificándose en la medida que la situación nacional y las relaciones con el capital extranjero se transformaban como resultado de los diversos procesos que estaban conmoviendo la vida política y económica del país.

Por último, el análisis de la derrota y disolución de la Gran Liga tuvo efectos determinantes en la subsecuente organización de los trabajadores ferrocarrileros mexicanos, y ésta es otra cuestión que intentaremos evaluar, a la luz de la información disponible sobre el curso de los acontecimientos de la lucha proletaria en ese sector, a partir de 1908.

La situación de los trabajadores ferrocarrileros hacia 1907-1908

El auge de la construcción de los ferrocarriles en México se dio hacia 1881-1883. Pasarían 10 años para que aparecieran las primeras organizaciones de trabajadores de esa rama, constituidas por las fraternidades norteamericanas que agrupaban a obreros de esa nacionalidad de servicio en México, tales como la *Order of Railway Despatchers*, *Brotherhood of Locomotive Engineers*, *Order of Railway Conductors*, *Railway Clerks* y *Brotherhood of Locomotive Firemen*. Este tipo de asociaciones presentó una doble influencia en los conglomerados de trabajadores mexicanos; por una parte, funcionaron como ejemplo de la fuerza de presión que era posible desarrollar a través de la organización de sus miembros para arrancar reivindicaciones importantes a las empresas, y, por otra, las fraternidades norteamericanas constituyeron

ron el blanco contra el cual las primeras organizaciones mexicanas lanzaron a menudo sus ataques, mediante frecuentes actos de esquirolaje. La situación de opresión dentro del proceso de trabajo vivida por los ferrocarrileros mexicanos, agudizada por las crisis económicas que se presentaron a lo largo de esos años, se manifestaba, generalmente, bajo la apariencia de una pugna entre trabajadores de distintos grados de calificación, que, a fin de cuentas, remitía a la diferencia de origen nacional de los trabajadores. Esta pugna tenía una base real, objetiva, pero encubría también toda una situación de explotación, agravada por condiciones económicas generales adversas y por un espacio muy limitado de participación política, en la esfera de las propias empresas.

La primera organización de los trabajadores ferroviarios mexicanos fue la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros, constituida en 1890 en San Luis Potosí, la cual tuvo una vida precaria dentro de estrictos marcos mutualistas.* Incluso, en ocasión de una huelga de mecánicos organizada por elementos norteamericanos del Ferrocarril Central a fines de mayo de 1894, los directores de la Gran Orden, en forma semi-oficial, hicieron esquirolaje al emplear a unos cuantos trabajadores mexicanos, a quienes se les asignó jornales inferiores a los de los trabajadores huelguistas. La Gran Orden se disolvió poco después, al disgregarse sus fundadores como consecuencia del temor que despertaron las amenazas de represalias de los jefes de las empresas.

De 1894 a 1900 no hubo sino conflictos aislados entre el personal ferrocarrilero y las empresas —probablemente como resultado del valor tan alto que llegó a tener la moneda mexicana en 1889. Sin embargo, como posteriormente se operara un notable descenso en el tipo de cambio, correlativo a la baja de la plata en el mercado internacional, el poder adquisitivo del peso disminuyó, de tal forma que, para 1900, los salarios recibidos por los obreros eran, en relación a los nuevos precios, menores a los de una década antes.

En 1900 se constituye en Puebla la Unión de Mecánicos Mexicana, por iniciativa del ferrocarrilero Teodoro Larrey. Esta Unión es, en realidad, la primera organización de resistencia de los trabajadores ferrocarrileros; llevó a cabo trabajos muy serios en beneficio del gremio, con la activa intervención de Silvino Rodríguez, ferrocarrilero que durante muchos años dirigió a la Unión posteriormente desde Chihuahua. Larrey era miembro de la Masonería y del Club Liberal "Ponciano Arriaga". La creación de la Unión de Mecánicos Mexicana constituyó un paso definitivo en la superación de

* Las mutualidades constituyeron una instancia de defensa y ayuda, más que un órgano combativo. A diferencia de las cooperativas, los fondos reunidos no se orientan ni a la producción ni al consumo, sino que se almacenan y utilizan en el momento en que uno de sus miembros los precisa. Situación harto frecuente por la insegura posición en que se encuentra el artesano: si enferma, cae en prisión, sufre un accidente o muere, él y su familia quedan completamente desamparados. El dinero recaudado por las mutualidades resulta, por esto mismo, dinero improductivo.

las asociaciones mutualistas conocidas hasta entonces. Intencionalmente se excluyeron de su organización los asuntos mutualistas y las cuotas altas, estableciéndose de la manera más clara posible que el objeto principal de la Unión lo constituía la protección de los intereses de clase de los mecánicos combatiendo las marcadas distinciones entre el trato y el salario recibidos por trabajadores mexicanos y norteamericanos.

Los primeros años del siglo fueron ricos en organización de agrupaciones de tipo gremial entre los ferrocarrileros.* Agrupaciones que, al formarse con base en la división social del trabajo dentro de las propias empresas ferrocarrileras, denotaban claramente la herencia de las organizaciones artesanales anteriores, al concentrarse de acuerdo con el gremio al que se pertenecía. Entre estas organizaciones estaban la "Sociedad de Hermanos Caldereros", la "Unión de Fogoneros del Ferrocarril Nacional Mexicano", la de "Maquinistas del Ferrocarril Internacional", por citar tan sólo unos cuantos ejemplos.

Desde 1900 hasta 1906 hubo frecuentes paros entre los diversos gremios de trabajadores ferrocarrileros, con objeto de presionar para que las empresas accedieran a alzas salariales, que los trabajadores consideraban justas y necesarias en vista del descenso de la capacidad adquisitiva de los salarios.

Es notable que por aquella época la acción de los esquirols ocasionó el fracaso de muchas de las huelgas.

Durante el año de 1906 los sucesos de Cananea tuvieron una fuerte repercusión en el país, tanto sobre la actitud de los representantes estatales frente a los brotes de descontento obrero, como sobre los trabajadores mismos, quienes tomaron, gracias al conflicto minero, una conciencia más clara de su situación. Por otra parte, el año de 1905 fue un año crucial dentro de la vida económica de la República debido a las crisis que proyectó hacia los siguientes años: crisis del desarrollo capitalista internacional, de la productividad nacional y del sistema monetario mexicano en relación, sobre todo, a la depreciación de la plata. En efecto, la relación de 16.5 onzas de plata por una de oro, vigente hasta 1870, comenzó a alterarse a partir de ese año, y para 1904 la equivalencia era ya de 39 a una onzas. Para entonces, las onzas de oro desaparecieron de la circulación y el bimetalismo legal fue sustituido en la práctica por un monometalismo plata. Las causas determinantes de la depreciación de la plata se encuentran en el descubrimiento de nuevas minas argentíferas y en el empleo de nuevos métodos de explotación: "La moneda de plata, única que circulaba con poder liberatorio ilimitado, se hallaba lógicamente vinculada, en cuanto a su poder de compra, al precio del metal del que se componía. De suerte que si el precio de la plata en lingotes bajaba en los mercados, se reducía inmediatamente la capacidad ad-

* La concepción gremialista en la organización de las asociaciones obreras no se rebasaría de una manera total sino hasta el año de 1933 con la constitución del sindicato nacional de industria.

quisitiva de nuestra moneda y se elevaban los precios...".¹ Lo anterior, aunado a la creciente concentración agraria, incidió en la baja del salario real de los jornaleros y obreros mexicanos.

La Unión de Mecánicos fue una de las más importantes agrupaciones de defensa de los intereses de los ferrocarrileros y, de alguna manera, su actuación y su programa constituyeron los más avanzados del periodo en comparación con otras organizaciones ferrocarrileras, probablemente por los contactos que tuvo con el PLM desde sus orígenes.

En 1907 se realizó el Primer Congreso de los obreros de la rama de mecánicos, bajo la presidencia de Silvino Rodríguez. En dicho congreso se abordaron los siguientes temas: reducción de la jornada de trabajo, fijación de salarios equitativos para los mexicanos, elevación del nivel cultural de los trabajadores ferrocarrileros, cooperación en la constitución de sociedades mutualistas y de resistencia, modificación de los estatutos de la Sociedad para imprimirle mayor fuerza, fijación de un día nacional dedicado al culto al trabajo, etcétera.

Más tarde, Silvino Rodríguez obtuvo de Porfirio Díaz la promesa de que sería expedida una Ley Nacional del Trabajo, a condición de que el proyecto se elaborara exclusivamente por elementos de la Unión, sin influencias extrañas. Lojero, Lizardi y Agustín Arenas formaron parte de la comisión. A través de varios años recabaron datos de legislaciones y doctrinas extranjeras para presentar un anteproyecto de ley, que los abogados del general Díaz estaban estudiando cuando se inició la Revolución.²

Esta actitud, aparentemente contradictoria, de Díaz, respecto a una organización que representaba uno de los sectores más avanzados de la época en cuanto a combatividad proletaria, sólo puede explicarse en función de un intento de mediación con dicho sector a causa de la fuerza potencial que éste encerraba, y porque con esta mediación —que no implicaba consecuencias o riesgos a corto plazo— para el Estado se podía atenuar de alguna manera la efervescencia del grupo ferrocarrilero en cuestión. No es la represión violenta el arma única en la lucha del capital contra los intereses obreros, sino sólo el recurso extremo al que se llega en caso de fallar o no poder aplicar formas más sutiles de disuasión. La promesa de una Ley Nacional del Trabajo podría incluirse dentro de estas formas, que no por sutiles dejaban de ser eficaces para atenuar o posponer, cuando menos, las reivindicaciones inmediatas de los trabajadores.

La coexistencia de los trabajadores ferrocarrileros mexicanos con los norteamericanos durante el porfiriato, constituyó un elemento primordial en la organización y la defensa de los intereses de los trabajadores mexicanos en esta rama, tanto desde el punto de vista de las relaciones de emulación de las primeras organizaciones norteamericanas, como de las relaciones conflic-

¹ Silva Herzog Jesús. *Breve historia de la Revolución Mexicana*. México, Ed. FCE, 1973, pp. 41-42.

² Rodea N. Marcelo. *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943*. México, Ed. del autor, p. 118.

tivas entre ellos, que dieron pie a una buena parte de las reivindicaciones importantes de los trabajadores durante esa época.

Para 1908, el diario *El Nuevo Mundo*³ consignaba la existencia en el país de 8 000 conductores norteamericanos y sólo 40 mexicanos, y 7 000 maquinistas norteamericanos contra 70-75 mexicanos, dentro del funcionamiento de las líneas principales, (en el caso de los ferrocarriles de Hidalgo, el Mexicano y el de Xico sólo había mexicanos por el miserable sueldo ofrecido). Estos datos significan prácticamente un monopolio de los principales puestos en la operación de los ferrocarriles por parte del elemento norteamericano —con los consiguientes privilegios que esto le traía— en un momento en que existía ya una fuerte presión por parte del elemento mexicano que había obtenido la capacitación necesaria en la práctica misma y en las diversas escuelas para ferrocarrileros que se fundaron en la época.

CUADRO I

COMPANIA DEL FERROCARRIL NACIONAL DE MÉXICO

CLASIFICACIÓN DE EMPLEADOS Y SUELDOS

de julio 1906 a junio 1907

<i>Clases</i>	<i>Mexi- canos</i>	<i>Extran- jeros</i>	<i>Total</i>	<i>Sueldo julio 1906 a junio 1907</i>	<i>Promedio diario</i>
Funcionarios generales	3	10	13	112 720.08	24.09
Otros funcionarios		20	20	97 306.00	13.52
Oficinas generales (empleados)	307	152	459	556 474.56	3.90
Agentes de estación	139	4	143	169 268.52	3.29
Empleados de las estaciones	493	33	526	372 505.68	2.00
Maquinistas	51	148	199	627 301.80	8.91
Fogoneros	321	24	345	276 610.80	3.29
Conductores	15	113	128	382 917.96	8.72
Otros empleados de los trenes	660	16	676	453 470.04	2.35
Mecánicos	515	58	573	616 660.92	3.46
Carpinteros	270	23	293	188 727.00	2.08
Operarios de los talleres	1 525	37	1 562	887 563.20	1.75
Cabos de sección	456	1	457	220 867.92	1.51
Peones y otros empleados de la vía	3 930	19	3 949	922 925.04	.77
Guardias, veladores y cambia- dores	407	1	408	138 661.92	.99
Telegrafistas y despachadores	73	17	90	116 791.44	3.60
Cargadores y otros empleados	307	2	309	100 943.76	1.00
Total incluyendo funcionarios generales	9 472	678	10 150	6 241 736.64	1.94
Total deduciendo funcionarios generales	9 469	668	10 137	6 129 016.56	1.90

³ *El Nuevo Mundo*. Torreón, Coahuila, 21 de junio de 1908.

Los cuadros I y II, extraídos de los informes anuales del Ferrocarril Nacional Mexicano correspondientes a los periodos julio 1906 —junio 1907 y julio 1907— junio 1908, son elocuentes de las condiciones objetivas de los ferrocarrileros mexicanos en ese momento. Sobre todo, respecto al deterioro que sufría su salario y respecto a su relación con el elemento norteamericano, en cuanto a la jerarquía diferencial entre unos y otros.

CUADRO II

COMPANÍA DEL FERROCARRIL NACIONAL DE MÉXICO

CLASIFICACIÓN DE EMPLEADOS Y SUELDOS

julio 1907 a junio 1908

<i>Clases</i>	<i>Mexi- canos</i>	<i>Extran- jeros</i>	<i>Total</i>	<i>Sueldo julio 1907 a junio 1908</i>	<i>Promedio diario</i>
Funcionarios generales	3	10	13	105 967.92	22.64
Otros funcionarios	2	20	22	89 373.00	13.54
Oficinas generales (empleados)	300	147	447	563 138.04	3.50
Agentes de estación	136	7	143	163 187.28	3.19
Maquinistas	32	133	165	534 110.84	9.02
Fogoneros	217	21	238	219 961.52	3.11
Conductores	16	103	119	347 211.64	8.86
Otros empleados de los trenes	403	12	415	346 518.16	2.26
Mecánicos	433	38	471	408 997.80	2.94
Carpinteros	327	16	343	212 374.32	2.09
Operarios de los talleres	1 575	28	1 603	908 572.08	1.79
Cabos de sección	276	5	281	143 240.76	1.51
Peones y otros empleados de vía	2 498	18	2 516	792 107.88	.83
Guardias, veladores y cambiadores	271	5	276	108 336.00	1.10
Telegrafistas y despachadores	79	23	102	138 445.08	3.85
Cargadores y otros empleados	526	3	529	224 450.52	1.11
Total incluyendo funcionarios generales	7 570	617	8 187	5 685 021.92	1.99
Total deduciendo funcionarios generales	7 565	587	8 152	5 489 681.00	1.93

Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones.

Informes anuales correspondientes al Ferrocarril Nacional Mexicano 1905-1908.

Caja 5, exp. 3, Leg. 1.

Es notable en los cuadros, la presencia de un sector abrumadoramente mayoritario de extranjeros en los altos puestos (funcionarios) y dentro del servicio como maquinistas y conductores; puestos que en la nómina aparecen con más altos sueldos entre los no funcionarios. Como contraste, se encuentra que los puestos de menor jerarquía y por lo tanto, los peor pagados, tales como los empleados de estación, fogoneros, mecánicos, peones, guardias, ve-

ladores, cargadores etcétera, estaban mayoritariamente ocupados por mexicanos.

En cuanto a los sueldos promedio recibidos, se observa un ligerísimo aumento en algunos de los puestos y en una mayoría de ellos un decremento, al comparar el cuadro correspondiente a 1906-1907 con el de 1907-1908. Es notable, también, la disminución del total de empleados del Nacional de un periodo a otro; puesto que en el de 1906-1907 se manifiestan 10 150, mientras que en 1907-1908 son sólo 8 187. Lo cual indica que fueron despedidos 1963 empleados, de éstos, 1902 eran mexicanos. Esta disminución puede considerarse como efecto de la fase depresiva en que había entrado la economía nacional a partir de 1906-07 cuando, en general, se presentó en el país una disminución de la demanda de fuerza de trabajo con aumento de la jornada y disminución de los salarios.

En los mismos informes anuales del Nacional Mexicano encontramos los siguientes datos:

Para el periodo 1906-07 el Nacional tuvo:

Ingresos totales	\$ 15 323 579.74
Egresos totales	\$ 9 672 985.42
	<hr/>
Saldo	\$ 5 650 594.32

Para el periodo 1907-08 los datos fueron como sigue:

Ingresos totales	\$ 14 622 868.72
Egresos totales	\$ 9 051 529.19
	<hr/>
Saldo	\$ 5 571 339.53

Estos datos indican una disminución en la ganancia de la empresa de \$ 79 254.79 entre un periodo y otro.

Por otra parte, cabe resaltar que la Compañía del Nacional era la segunda en importancia, de acuerdo a los ingresos recibidos, dentro de la rama ferrocarrilera: \$ 15 millones 323 579.74 para 1907, mientras que el Central, que ocupaba el primer lugar, manifestaba en el mismo año ingresos totales de \$ 35 millones 305 072.58.⁴

Ahora bien, estos datos, seleccionados por ser representativos de la situación general de los ferrocarrileros del país, constituyen, económicamente hablando, la consecuencia de la perturbación del sector externo, la crisis monetaria y la reducción de la inversión pública, que afectaron gravemente al mercado de trabajo. La información disponible indica que entre 1900 y 1910 la fuerza de trabajo sólo aumentó a un ritmo de 0.4 por ciento anual. Por otro lado, la rigidez de la oferta, principalmente de los productos agrícolas, y el peso creciente del aparato de distribución de las mercancías, generó presiones inflacionarias. Por ejemplo, de 1891 a 1908, el precio del maíz,

⁴ *Anuario Estadístico. 1907.*

frijol, chile, trigo y harina, aumentó entre un 65 y un 110 por ciento⁵ encontrándose así la economía en una situación de inflación-deflación que fue de consecuencias desastrosas para los asalariados: se generalizó la pérdida de la capacidad de empleo de mano de obra, excepto en la minería, mientras que el salario real de los trabajadores retrocedió, erosionando rápidamente el poder de consumo de la mayoría de la población. Se observa que el salario mínimo real promedio descendió a un ritmo de 2 por ciento anual entre 1898 y 1911 y en algunos sectores llegó a ser de casi 3 por ciento anual.⁶

Así pues, los cambios monetarios y la debilidad de la oferta para uso interno, sobre todo la agrícola, fueron factores determinantes de la inflación creciente que afectaba notablemente los salarios reales. Los precios internos se elevaron rápidamente, sobre todo en alimentos como el pulque y el maíz, debido a la escasa producción agrícola de uso interno, que creció sólo en 1 por ciento anual entre 1901 y 1906.⁷ La producción manufacturera aumentó en ese mismo lapso con un ritmo anual de 1.2 por ciento, por lo cual no alivió el efecto recesivo de la agricultura de uso interno sobre el consumo nacional.

A partir de 1906 se desató abiertamente el proceso de deterioro acelerado en lo referente a la producción de uso interno, ya fuera agrícola o industrial, decayendo ambos en un 2 por ciento anual. Al escasear también las importaciones hubo fuertes aumentos de precios, sobre todo en los alimentos. La contracción de la actividad interna está estrechamente relacionada con la variación en las exportaciones (que, en valor corriente, decayeron en 1901, 1905 y de 1906 a 1909) y por supuesto, con el de las importaciones (que retrocedieron con ritmo de 11 por ciento anual entre 1906 y 1909).⁸

La fase depresiva de la economía nacional tuvo comentarios frecuentes por parte de la prensa capitalina y local. *El Estandarte*, de San Luis Potosí, publicó el dato curioso de que, en los últimos días, ascendía a 19 el número de establecimientos cerrados, como tiendas de abarrotes, carnicerías y misceláneas, tan sólo en los alrededores de las plazoletas en las que se hallaban situados los mercados Porfirio Díaz y Colón.⁹ *El contemporáneo* comentaba también, en un artículo titulado "La crisis monetaria y el gobierno de San Luis", que la crisis económica se manifestaba en quiebras de diversos centros comerciales del país: "...la industria está abatida, gran parte de los obreros desempleados y se nota un empobrecimiento de las clases bajas que muchas veces no encuentran ningún empleo".¹⁰

⁵ Tanenbaum F. "La revolución agraria mexicana" en *Problemas agrícolas e industriales de México*. Vol. IV, 1952, núm. 2, p. 57.

⁶ De la Peña, Sergio. *La formación del capitalismo en México*. México, Ed. Siglo XXI, 1975, p. 217.

⁷ *Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores*. El Colegio de México, sin fecha.

⁸ *Estadísticas económicas del porfiriato*, Comercio exterior de México 1877-1911, El Colegio de México, 1960.

⁹ *El Estandarte*. San Luis Potosí, 23 de julio de 1908.

¹⁰ *El Contemporáneo*. San Luis Potosí, 4 de mayo de 1908.

Por otra parte, el sistema ferroviario mexicano, sostenido por el capital extranjero, tenía que sufrir forzosamente el nuevo fenómeno del capitalismo mundial: la gran concentración del capital en poderosos monopolios y consorcios. Esto se reflejó en los esfuerzos de los grandes *trusts* norteamericanos —las compañías del Central y el Nacional Mexicano— para controlar la red ferroviaria mexicana. El gobierno tuvo que dedicar su atención en la primera década del siglo a contrarrestar la tendencia monopolista de las empresas extranjeras; tendencia que constituía ya una amenaza para los intereses del propio gobierno y de muchos de los hombres de negocios del porfiriato. El Estado decidió actuar para que, frente a su poder y el de su grupo, no se alzara una fuerza económica tan poderosa que pudiera constituirse en una fuerza política que lo rebasara.

La creación de los Ferrocarriles Nacionales de México tuvo lugar definitivamente en 1908 al fusionarse en una sola compañía con el control del 51 por ciento de las acciones por parte del gobierno mexicano, los grandes sistemas del Ferrocarril Central y del Nacional Mexicano, que pertenecían, respectivamente, a la *Standard Oil Co.* y a la *Casa Speyer*. Estos ferrocarriles controlaban, a su vez otros ferrocarriles importantes del país.

Los motivos que dio Limantour al Congreso, en noviembre de 1908, para la fusión de las empresas bajo control estatal mayoritario, fueron:

1. Temor de que la lucha entre el Central y el Nacional terminara con la unión, en una sola empresa, de ambas; empresa que lograría una influencia política poderosísima en el país.
2. Reorganizar la situación financiera de la Compañía para que sirviera más racionalmente al país.
3. Evitar una posible quiebra o remate de las compañías, contingencia que, de ocurrir, lesionaría gravemente los intereses nacionales.

La fusión no se realizó, sin embargo, de un solo golpe en 1908, sino que tuvo un proceso largo y complejo. Desde 1902 la Secretaría de Hacienda obtuvo la mayoría de las acciones del Ferrocarril Interoceánico, y después de ciertos manejos con el Nacional, propiedad de la Speyer, compró el 45 por ciento de las acciones de éste. En 1906, el gobierno compró una mayoría de las acciones del Central, que se hallaba en competencia con el Nacional; para ello el ejecutivo federal expidió el decreto que creaba los Ferrocarriles Nacionales de México el 6 de julio de 1907.

La tardanza en la creación de la empresa, después de la compra de las acciones, y los 8 meses que pasaron después de julio de 1907 hasta la firma de su escritura de constitución, se debieron, en el fondo, a la crisis económica mundial que se manifestaba ya en el país bajo la forma de una alarmante escasez de dinero, un descenso en las operaciones comerciales con el exterior y un súbito y peligroso colapso del precio del henequén.

Lo que a fin de cuentas sucedió fue que el gobierno de Díaz, después de haber subsidiado la construcción del Central y el Nacional y de haberlos

exceptuado del pago de impuestos por mucho tiempo, los había salvado, al hacer la consolidación, de las serias dificultades surgidas a raíz de la crisis económicas. Así, el gobierno hizo gravitar sobre el erario federal la deuda hipotecaria de la compañía; con lo cual garantizaba también los intereses de los accionistas particulares a cambio de beneficios menores para el Estado.¹¹

La primera junta directiva de los Ferrocarriles Nacionales de México estuvo formada por miembros del grupo científico, que eran, a su vez, accionistas de la compañía. Entre las líneas del Central y el Nacional se sumaban más de 6681 kilómetros. Además, con el Interoceánico y el Internacional —pertenecientes al Nacional— y el Hidalgo, el Nordeste, el Coahuila, el Pacífico, y el Mexicano del Pacífico —propiedad del Central— daban un total de 11500 kilómetros, de los cuales 9400 eran de vía ancha y 2100 de vía angosta.

El proceso de mexicanización de las líneas ferroviarias constituyó, por otra parte, un paso que de alguna manera legitimaba las reivindicaciones obreras de este periodo respecto a la necesidad de mexicanizar también al personal y de eliminar las discriminaciones que hasta ese momento habían prevalecido en perjuicio del elemento nacional.

Volviendo a la situación de los trabajadores ferrocarrileros en esta época, existía una estratificación al interior del ramo que arrancaba de su extracción de diferentes grupos sociales: Los peones utilizados en la construcción de las vías férreas fueron reclutados de las labores agrícolas; mientras que los oficinistas lo fueron de los servicios gubernamentales o particulares; los maquinistas, como ya hemos dicho, provenían del extranjero, los jefes de taller, herreros, carpinteros, etcétera, de los establecimientos artesanales quienes solían ser contratados generalmente, en las mismas regiones geográficas en las que actuaban las empresas ferroviarias.¹²

Esta diferenciación existente al interior del conglomerado obrero de los ferrocarriles se manifestaba en una participación también diferencial en la organización de las sociedades de resistencia frente a las empresas. Los peones difícilmente podían presentar un frente combativo debido a la disgregación geográfica en la que laboraban y a su extracción de clase, que no era precisamente proletaria. Es por eso que los movimientos reivindicativos fueron generalmente encabezados y organizados por los sectores de oficinistas, telegrafistas, maquinistas y mecánicos, que contaban con una tradición mayor como asalariados y con un mayor aglutamiento de sus fuerzas, a través de su concentración en los centros laborales. Además, de que dentro de su proceso de trabajo el desarrollo capitalista era más evidente por el avance en la división social del trabajo y el uso de maquinaria moderna. Se trataba ya

¹¹ Fuentes Díaz, Vicente. *El problema ferrocarrilero*, Ed. del autor, México 1951, pp. 46-47.

¹² Leal, Juan Felipe y Woldenberg, José. *Los trabajadores, el estado liberal-oligárquico y el tránsito hacia la dictadura (1867-1884)*. mimeo, mayo de 1978, p. 2a.

de un sector que estaba totalmente sujeto a relaciones salariales para su supervivencia y reproducción.

La Gran Liga de Empleados de Ferrocarril

A.—Surgimiento

El surgimiento de la Gran Liga de Empleados de Ferrocarril fue precedido por la publicación, desde 1904, del bisemanario *El Ferrocarrilero*. Cumpliendo este órgano periodístico la función de aglutinar y crear una conciencia de clase entre los trabajadores, para constituir, posteriormente, la organización de lucha y resistencia en cuestión.

En efecto, *El Ferrocarrilero* fue el órgano a través del cual —desde 1904 hasta 1906— los trabajadores ferrocarrileros, que se agruparían más tarde bajo la organización de la Gran Liga, daban a conocer su situación en el trabajo, sus problemas, intereses e ideología. La tónica general que el periódico manifestó en el transcurso de esos dos años, y que se evidenció abiertamente en la huelga de 1908, fue la de una creciente pugna con las empresas por la preferencia y el desigual trato que otorgaban a los trabajadores norteamericanos, quienes, como ya se ha dicho anteriormente, acaparaban los mejores puestos dentro del funcionamiento de las empresas ferrocarrileras.

Desde los primeros números de *El Ferrocarrilero*, aparecieron testimonios claros de este antagonismo:

El obrero mexicano, el que después de sudores y penalidades ha logrado obtener los conocimientos necesarios para desempeñar un puesto de importancia, es generalmente opacado por el faro sin luz del patriotismo yankee, que impone en todas sus líneas su voluntad basada en la protección de los millones.

Podríamos llenar las columnas de nuestro periódico comentando los casos en que el mecánico mexicano es doblegado por un extranjero, que con la sola recomendación de hablar en inglés, se presenta como títere a quitarle el trabajo.

Es nuestro deber hacer comprender a las empresas el error en el que viven sobreponiendo a los mecánicos extranjeros sobre los mexicanos quienes tienen tantos o más conocimientos...¹³

En el editorial del mismo número en que aparece lo anterior, hay una serie de quejas contra la empresa por el cobro a los empleados de cierta cantidad al mes, establecida en relación al sueldo que recibían, para beneficio de un hospital que supuestamente debería atender a los ferrocarrileros en caso de necesitarlo; pero que en realidad no cumplía con su cometido,

¹³ *El Ferrocarrilero*. 30 de mayo de 1904, p. 3.

teniendo que acudir los empleados a la beneficencia pública cuando requieran de algún tipo de atención médica.

Se manifiesta en la misma columna que, ahora que el Presidente y su secretario de Hacienda están adquiriendo las acciones de los principales ferrocarriles: "...nos permitimos indicar que ese gobierno protector y bueno, fije su atención... poniendo un inspector para que la cuota del hospital termine".¹⁴

Félix C. Vera, quien fungiera como presidente de la Liga a lo largo de la existencia de ésta, era un periodista y ex-ferrocarrilero que dirigió el bise-manal *El Ferrocarrilero*. Hernández Espejel y Adolfo L. Castillo lo invitaron a colaborar en la formación de la Gran Liga desde 1904, mientras se hallaba preso en la cárcel de Belén por su labor, que el gobierno conceptuaba de disolución. Paradójicamente, y debido tal vez a la presión gubernamental, que podía eliminar a la organización ferrocarrilera en embrión y a su órgano periodístico, éste tiene, en sus números de junio de 1904, su encabezado redactado de la siguiente manera: "La Redacción de *El Ferrocarrilero* se honra en postular al C. General Porfirio Díaz para presidente y al C. Ramón Corral para vicepresidente de la República".

Este apoyo a la fórmula Díaz-Corral se daba también, probablemente, debido a que la mexicanización de las líneas ferroviarias, iniciada ya por el gobierno mexicano, representaba la encarnación de las aspiraciones nacionalistas de los trabajadores del ramo ferrocarrilero y concordaba con la posibilidad de lograr una solución de su pugna fundamental dirigida contra las empresas extranjeras que privilegiaban a los trabajadores norteamericanos.

Ya desde 1904 se expresaba en *El Ferrocarrilero* la intención de agruparse para la defensa de los intereses de los trabajadores, en los siguientes términos:

Los empleados en toda compañía ferrocarrilera son víctimas porque mientras a ellos se les exige todo género de garantías y seguridades, a él, al que ayuda a enriquecer más y más a los millonarios ni se le garantiza su remuneración, ni se asegura su vida.

Cuántos y cuántos hogares están de luto, cuántos huérfanos acosados por el hambre debido a que el sostén de la familia pereció víctima de un accidente; la empresa en que esto ocurrió, no recuerda los servicios prestados, ni da la mano a la familia.

Tiempo es ya de que en vez de abusar como se abusa del fondo de Hospital, que no es más que un mito, las empresas aseguren en una compañía respetable la vida de sus empleados, a fin de que la educación de los niños...

*Para que ese abuso termine, creemos necesaria la creación de una sociedad que podría titularse 'Unión Mexicana de Ferrocarrileros' dedicada a defender por medio de la unión contra el terrible elemento extranjero que trata de abarcar todo elemento y de ocupar todos los empleos.*¹⁵

¹⁴ *Ibidem.*

¹⁵ *Ibidem.* 20 de junio de 1904, p. 1.

Para junio de 1905 *El Ferrocarrilero*, ya en su segunda época, convoca a una reunión de los hermanos apuntados en la lista de la naciente Gran Liga con el fin de discutir las bases para la creación de los estatutos de la organización. En ese mismo número, al reclamar por las multas que las empresas imponen a sus empleados, aclara:

No predicamos el socialismo ni en nuestra mente está envenenar el cerebro del empleado para que se subleve, se levante y abandone el trabajo, pero en nuestro credo, en nuestras convicciones, está que la defensa de él se hace necesaria, pues las empresas ya han abusado lo suficientemente para que nuestra conciencia de hombres honrados nos grite, nos exija, que continuemos en nuestra labor de defensa del débil.¹⁶

Dentro del párrafo anterior es visible la combatividad que la Liga manifiesta ya, y que va a mezclarse con formas de organización, lucha y defensa algunas veces más cercanas a las de las mutualidades que a las de los sindicatos propiamente dichos. Estas formas corresponden a un grado específico de evolución de los instrumentos de lucha de los trabajadores en esos momentos; instrumentos íntimamente relacionados con el nivel de desarrollo y concentración alcanzado por el aparato productivo, lo cual proporcionará un marco que les permita mayores o menores posibilidades para concentrar su fuerza en la promoción de sus reivindicaciones.

No hemos podido encontrar pruebas de la existencia de nexos entre la Liga y el PLM a excepción de lo aparecido en enero de 1906 en la primera plana de *El Ferrocarrilero*, que publicó las fotografías de Juan Sarabia, Ricardo y Enrique Flores Magón, con el siguiente pie: "Redactores del viril periódico *Regeneración* que muy pronto volverá a la brega, para proseguir la lucha en pro de la libertad".

Estas fotos se presentan seguidas de la segunda parte del Programa y Proyecto de Estatutos de la Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril, presentados por la presidencia de dicha sociedad el 1º de agosto de 1905. En este proyecto, al hacer alusión a los asociados de la Liga, se les denomina siempre con el apelativo de "hermanos", término muy característico de las asociaciones de corte mutualista.

B.—Estructura y funcionamiento

Para poder analizar los estatutos de la Liga, que son harto extensos, hemos aplicado el criterio de dividirlos en forma similar a la del documento original —tratando de eliminar repeticiones innecesarias— es decir en 8 rubros principales: 1) Disposiciones generales; 2) Fines de la Liga; 3) Beneficios a los socios; 4) Obligaciones de los socios; 5) Estructura de la organización; 6) Elecciones; 7) Admisión de socios; 8) Cuotas y fondos.

¹⁶ *Ibidem.* 24 de junio de 1905, p. 1.

1) *Disposiciones generales.*—Se aprobó el lema “Voluntad, Energía y Fraternidad”, como expresión de las cualidades que debían acompañar a la Gran Liga a lo largo de su trabajo de defensa de los ferrocarrileros, y se resolvió aceptar las siguientes disposiciones generales:

Obedecer las leyes del país y ampararse en ellas.

Trabajar asiduamente por el progreso de la Confraternidad llevando una vida honrada ajustando sus acciones a la más estricta justicia y cumpliendo eficazmente con los deberes que todo hombre tiene para con su Patria, para con su familia y para con sus semejantes.

Dejar a todo socio libertad absoluta en sus creencias políticas y religiosas pues el respeto a ellos constituye la base del respeto mutuo.

Aceptar cuantas solicitudes de iniciación sean presentadas por personas que pertenezcan o hayan pertenecido al H. gremio ferrocarrilero, o con residencia fuera del país, pero que sean mexicanos por nacimiento o naturalización pues es uno de los acuerdos mencionados.

Trabajar sin descanso por el engrandecimiento de la Confraternidad.

Ayudar incondicionalmente a todo asociado siempre que por accidente, enfermedad, víctima de un abuso, se encuentre sin empleo, burcarle éste en las mejores condiciones, presentarlo como hermano de la Confraternidad.

Procurar entrar en relaciones con las sociedades, asociaciones, órdenes similares, sin contraer compromiso alguno con ninguna.

2) *Fines de la Liga.*—Entre los fines de la Liga explicitados en los estatutos está el de tender a

..la unión de todas las víctimas, para poder luchar con los tiranos... hacer valer el trabajo del empleado honrado, trabajo que ahora se esfuma por falta de voz que se imponga legalmente; esa voz será la fuerza que pueda desafiar la injusticia.

Todos y cada uno de los socios tienen la obligación de ayudarse mutuamente y en cualesquiera circunstancia... así las empresas obligadas por esa misma conducta, atenderán debidamente las quejas que se les presenten, comprenderán que al lastimar en cualquier forma a algunos de los miembros que forman la Gran Liga, todo ese cuerpo unido y fuerte, se sacudirá y sus convulsiones serán terribles.

Al referirse a los medios con los que se cuenta para poder llevar a cabo los fines de la organización, se acepta la puesta en práctica de la huelga, pero sólo como manifestación ordenada, ya que es la que supuestamente mejor efecto causa siempre y, por lo tanto, es atendida con justicia; no así la huelga tumultuosa que, según los estatutos, es el principio del crimen:

..los que la toman pierden toda noción de sentimientos nobles, no reflexionan, gritan y gesticulan; los rostros de los huelguistas amoratados

por el odio que ciega, quitan al obrero o empleado toda la dignidad que merece.

3) *Beneficios a los socios.*—Entre los beneficios que la Gran Liga impartiría a sus miembros, los estatutos expresan:

Ayudar a los hermanos para que sean ascendidos en sus empleos y proporcionarles cuantos medios sean necesarios para obtener este objeto.

En todas circunstancias procurará que los hermanos gocen de todas las franquicias y garantías a que tengan derecho, bien sea acerca de una empresa o compañía o en cualesquiera otra forma.

Procurará por todos los medios que estén a su alcance, que los hermanos sean ascendidos o mejorados de sueldo y evitar que por la misma remuneración les sea aumentado el trabajo a las horas de oficina.

En caso de fallecimiento, bien sea por causa de enfermedad o accidente, la Gran Liga abrirá una suscripción entre todos los hermanos, para que con el producto de ella, así como con el auxilio que de su fondo dará la Confraternidad, ayude a los deudos del hermano muerto.

La dirección de la Gran Liga estudia el mejor medio para obtener para cada uno de sus miembros un seguro de vida que ampare de la miseria a la viuda o huérfanos de los hermanos.

4) *Obligaciones de los socios.*—Entre las obligaciones de los socios, los estatutos subrayan los siguientes:

Todos los hermanos quedan obligados a dar aviso entre sí, cuando tengan noticia de que uno o varios de ellos van a ser destituidos por razones económicas o circunstancias especiales, con objeto de que antes de ser separados, puedan renunciar a su empleo y evitarse el bochorno del aviso de destitución.

Ningún hermano podrá aceptar ningún cargo o empleo cuando sepa que le es ofrecido, para rebajar el sueldo a otro hermano.

Además de la cuota mensual, todo hermano está obligado en caso que haya necesidad de impartir auxilios, bien sea por fallecimiento o enfermedad, en dar una cuota extraordinaria que no sea menor de 25 centavos, la cual remitirá tan luego como tenga el aviso respectivo.

No aceptar, en ningún caso, ni con ningún pretexto, rebaja de sueldo, ni mal trato de sus superiores, cualesquiera que sea su jerarquía, es una de las principales obligaciones de los hermanos.

5) *Estructura de la organización.*—La organización de la Liga estaba estructurada con la presencia de sucursales que tenían su propia mesa directiva, la cual podía tomar y aprobar acuerdos que siempre tenían que ser sancionados por la Junta Directiva de la Confraternidad. El presidente de cada sucursal estaba obligado a atender todas las quejas, peticiones e indicaciones razonadas que recibiera de los socios afiliados a las sucursales, así

como estar al tanto de que los hermanos estuvieran al corriente en el pago de sus cuotas. Mensualmente, el presidente debía rendir a la Dirección de la Liga, un informe detallado de los trabajos efectuados, altas y bajas de socios, auxilios impartidos, etcétera.

El número de socios que formaran parte de la mesa directiva quedaba al juicio y buen criterio de Delegado, según lo requirieran las circunstancias, pero por lo menos debía de estar integrada por un presidente, un vicepresidente, un secretario y un tesorero o recaudador. Los delegados serían nombrados por la Dirección de la Gran Liga.

La Dirección de la Gran Liga estaría regida por el siguiente personal: un director general, un subdirector, un secretario general, un tesorero y contador, un presidente para el "Comité de Agentes Telegrafistas y Auxiliares", un presidente para el "Comité de Conductores y Guarda-equipajes", un presidente para el "Comité de Maquinistas y Fogoneros", un presidente para el "Comité de Garroteros", un presidente para el "Comité de Mecánicos, Paíleros y Herreros" y un presidente para el "Comité de Carpinteros, Pintores y Hojalateros". Estos cargos, con excepción del de secretario, serían gratuitos y por elección entre los socios.

Esta estructuración de la Liga remite a un esquema de tipo gremial, en cuanto que los distintos comités se definen en relación a la división social del trabajo al interior de la empresa, aunque vinculados todos ellos en la cúspide a través del director general, el subdirector, el secretario, el tesorero y el contador.

6) *Elecciones.*—Con respecto a las elecciones, éstas se verificarían de la siguiente manera: todo hermano ya aceptado tendría voz y voto, siempre que estuviera al corriente en el pago de sus cuotas, lo cual sería mostrado mediante la presentación de su tarjeta comprobante previamente entregada por la Dirección. Se convocaría a elecciones con 20 días de anticipación para permitir a los hermanos el pago de sus cuotas atrasadas. En cada sucursal se formaría una mesa electoral formada por un presidente, un secretario y dos escrutadores, y se repartirían boletas especiales a los hermanos para que votaran por un elector que sería su representante en la junta general a celebrarse en la ciudad de México. Reunidos los electores se instalaría la mesa electoral definitiva y se procedería a la votación, resultando electo el que tuviera la mayoría de los votos a su favor.

Todos los documentos relativos a las elecciones de la Dirección y a los nombramientos serían autorizados por un notario público. Las elecciones para las sucursales se harían en la misma forma, con la diferencia de que todos los socios dependientes de la sucursal en cuestión tendrían voz y voto.

7) *Admisión de socios.*—Para ser admitido como socio de la Liga había que aceptar someterse a los acuerdos tomados por ella, ser una persona honorable y digna, ser mexicano por nacimiento o naturalización, prestar o haber prestado sus servicios en una empresa ferrocarrilera y no haber sido expulsado de otra orden, corporación o sociedad, o de alguna oficina ferrocarrilera por alguna falta infamante; asimismo había que dirigir por escrito

la solicitud de ingreso a la Junta Directiva con la firma de apoyo de dos socios.

La explicación de la exigencia de los estatutos de que para pertenecer a la Liga había que ser mexicano por nacimiento o por naturalización se daba en los siguientes términos:

...desgraciadamente en la vida práctica, los empleados mexicanos hemos sido víctimas de los jefes y aún de las órdenes ferrocarrileras extranjeras, las que posponiendo su interés a todo derecho, por salvar a sus compatriotas han llegado hasta a ver con desprecio al mexicano.

Por lo tanto, había que formar una organización que agrupara únicamente a trabajadores mexicanos para defenderse así de las arbitrariedades de los extranjeros.

8) *Cuotas y fondos.*—Para afiliarse a la Liga se tenía que pagar una cuota de \$ 3.00, recibiendo a cambio la tarjeta de admisión. Dicha cuota no sería reembolsable, aun cuando el hermano dejara de formar parte de la Confraternidad. Se debía, también, pagar una cuota mensual de \$ 1.00 por trimestres adelantados, y de esta cantidad se erogarían los gastos que tuviera la Liga. En *El Ferrocarrilero* se publicaría trimestralmente el corte de caja y el balance general de la organización. Los fondos serían depositados en el Banco Nacional para ser manejados por el tesorero electo.¹⁷

A grandes rasgos, los estatutos arriba anotados fueron los que regularon la vida de la Gran Liga, la cual se reconocía a sí misma como sociedad mutualista. Es decir una organización típicamente artesanal, que fue adoptada en un principio por el proletariado industrial, ya que éste, impedido de organizarse sindicalmente por el ámbito jurídico-político que lo rodeaba, tuvo que recurrir a la formación de mutualidades con sus cajas de socorro, que funcionaron, de hecho, como fondos de resistencia durante el desarrollo de movimientos huelguísticos. La Gran Liga funcionó en muchos de sus momentos como una entidad sindical, encubierta bajo la fachada de la mutualidad, y mantuvo reivindicaciones propias ya del proletariado en relación a la promoción de sus miembros, salarios, jornadas de trabajo, etcétera. Esto último, de una manera harto embrionaria, pues ciertos aspectos, como la contratación colectiva, fueron siempre, soslayados.

C) *Ideología*

En la lectura de los estatutos y de *El Ferrocarrilero*, en general podemos darnos cuenta del tipo de ideología que sustentaban los ferrocarrileros adscritos a la Liga. De ninguna manera se trataba de una organización obrera radical que cuestionara la legitimidad de la relación empresa-trabajadores, solamente intentaba la regulación de esa relación a través de la implantación de ciertas normas jurídicas y medidas de tipo nacionalista, y creía en

¹⁷ *Ibidem*, 2 de enero de 1906, p. 1.

la posibilidad de armonizar los intereses del capital con los del trabajo. Su lenguaje es grandilocuente y romántico, como efecto de las costumbres literarias de la época, y por la carencia de elementos teóricos capaces de analizar objetivamente el carácter contradictorio de sus relaciones.

Tenía que echar mano, pues, de una adjetivación sensiblera y ampulosa para subsanar la precariedad de la estructura de su mensaje: se piensa que la mejoría de las condiciones de vida de la clase trabajadora sería lograda por efectos de la educación y la moralización, y se manifiesta una concepción paternalista del Estado, del que hay que esperar protección y auxilio.

Como ejemplo de las reclamaciones que hacían los socios de la Liga, en uno de los números de *El Ferrocarrilero*¹⁸ se quejan de que las empresas separaban empleados sin causa justificada, para sustituirlos por gente que se ofrecía por menor sueldo y recuerdan a los trabajadores que el Código de Comercio les daba derecho a que si eran despedidos por causas injustificadas recibieran un mes de sueldo. Para 1906 los efectos de la crisis económica afectaron, despreciándolo, el valor de la fuerza de trabajo en el mercado. Entonces, como efecto del aumento del ejército de reserva, bajo el título de "Chícharos, Moscas y Aprendices", se ataca a estos tres distintos tipos de subempleados de los ferrocarriles que se prestaban, por menos sueldo, a realizar —aunque de manera harto defectuosa— las labores hechas con pericia por los ferrocarrileros.¹⁹

La actitud del Estado en relación a la presencia, durante este periodo, de actitudes reivindicativas ya muy claras en los conglomerados obreros más importantes del país, se manifiesta en su posición favorable al capital; posición encubierta por una retórica que aparentemente respetaba los derechos de asociación y defensa de los intereses del proletariado:

*El Ejecutivo se complace en reconocer el derecho de las clases trabajadoras para asociarse, siempre que respeten todos los intereses legítimos, tanto de los capitalistas mismos como de los demás trabajadores; pues si es respetable el derecho de los que se niegan a trabajar bajo determinadas condiciones, no es menos respetable el derecho que tienen a trabajar bajo esas mismas condiciones quienes las aceptan. Uno y otro son consecuencia necesaria y forzosa de la libertad individual.*²⁰

D) Estrategia y táctica

La estrategia de la Gran Liga consistió en el logro de una afiliación masiva de los trabajadores ferrocarrileros a ella, con objeto de ejercer presión sobre las empresas para defender los intereses de los trabajadores mexicanos en relación a las condiciones de trabajo y a la competencia que en todos los aspectos mantenían con los norteamericanos. La Liga intentaba tener la

¹⁸ Ibidem. 17 de noviembre de 1905.

¹⁹ Ibidem. 18 de febrero de 1906.

²⁰ Ibidem. 14 de octubre de 1906. p. 2.

representatividad de los trabajadores para concertar y negociar los acuerdos y términos de contratación con la empresa. A pesar de mantener una estructuración organizativa de aparente corte mutualista, manifestaba su intención de actuar como una organización de resistencia, cuando la defensa de los intereses de los ferrocarrileros mexicanos así lo requiriera. El objetivo primordial, manifiesto de la Liga, fue fundamentalmente la mexicanización del personal de las compañías y la consecuente eliminación del elemento extranjero, privilegiado y sobrevalorado por encima de los mexicanos.

La Liga ponía en práctica tácticas como la apelación ante las empresas y el propio gobierno para obtener la resolución de peticiones y demandas, o la suspensión de las labores como protesta —echando mano del fondo de resistencia reunido a través de las cuotas pagadas por los socios. A menudo dichas tácticas sufrían de espontaneidad y desorganización, y carecían de una coordinación suficiente entre las distintas sucursales, lo cual —como veremos más adelante— fue un factor importante para el desmembramiento de la Liga después de la fallida huelga de 1908.

Sin embargo, la Gran Liga logró que, bajo sus auspicios, los gremios de telegrafistas y agentes concertaran los primeros arreglos oficiales con los administradores del Ferrocarril Ex-Central, por el año de 1907. Éstos arreglos son el primer antecedente de los contratos colectivos de trabajo de los ferrocarrileros.²¹

La Gran Liga patrocinó también la iniciativa para establecer escuelas que sirvieran para la preparación de los ferrocarrileros mexicanos en los distintos ramos del servicio. Se establecieron casas-escuela en Monterrey, Tampico, Chihuahua, Silao, San Luis Potosí, Jiménez Chihuahua y Jimulco. Estas escuelas colaboraron de manera importante en la calificación de la fuerza de trabajo mexicana al mismo nivel en que se encontraba la norteamericana. El gobierno mexicano logró, por medio de presiones, el desmantelamiento temporal de muchas de estas escuelas; sobre todo cuando las organizaciones que patrocinaban su funcionamiento se negaban a doblegarse frente a exigencias empresariales o gubernamentales.

E.—Implantación e influencia

Para 1908, la Gran Liga llegó a tener 10 000 miembros, según declaraciones de Vera a John Kenneth Turner.²² Sin embargo, *El Imparcial* de 1908 reproduce declaraciones del propio Vera en el sentido de que él calculaba en más de 20 000 el número de socios en toda la República: de 10 a 12 mil ferrocarrileros, y el resto, carpinteros, forjadores, caldereros, etc;tera.²³

La Gran Liga tuvo sus oficinas generales en la Ciudad de México, y en 1906, contaba con las siguientes sucursales: Suc. 2, Veracruz, Ver.; 3, Coat-

²¹ Rodea N. Marcelo. *op. cit.* pp. 112-116.

²² Kenneth Turner John. *México Bárbaro*, México, Costa Amic Editores, 1974, p. 180.

²³ *El Imparcial*. 21 de abril de 1908.

zacoalcos, Ver.; 4, Jiménez, Chih.; 5, Monterrey, N. L.; 6, Chihuahua, Chih.; 7, San Luis Potosí, S. L. P.; 8, Tampico, Tamps.; 9, Aguascalientes, Ags.

La organización contó con apoyo oficial de tipo regional que le permitió a menudo continuar y ampliar sus trabajos; esto puede constatare en una carta del gobernador de San Luis, J. M. Espinosa y Cuevas, donde manifiesta su apoyo a los trabajos de la Gran Liga y le ofrece su ayuda y apoyo moral.²⁴ Cuando esta carta era publicada, Félix Vera se encontraba de nuevo en prisión, debido a una denuncia del norteamericano E. G. Wuerpel, empleado del Ferrocarril Mexicano del Sur, con residencia en Puebla. Durante todo el tiempo que Vera fue mantenido en prisión, a lo largo de su actividad de defensa y organización de los ferrocarrileros, fue notable la actitud antagónica que el gobierno federal tuvo para con él, debida probablemente, a que la figura de Vera representaba la posibilidad para cierto sector del proletariado del ramo ferrocarrilero —y esto era evidente para el Estado— de rebasar los límites que las asociaciones mutualistas le imponían. El Estado no estaba dispuesto a tolerar una acción sindical propiamente dicha, sino sólo la acción mutualista que operaba dentro de los parámetros en los que la capacidad de manipulación de la situación por parte de él, podía seguir llevándose a cabo.

El Ferrocarrilero interrumpió su publicación durante 1907 y apareció de nuevo en 1908, pero ya sólo por corto tiempo, debido a la disolución de la Liga misma.

La huelga de abril de 1908

El 20 de abril de 1908 estalló en San Luis Potosí una huelga de ferrocarrileros. Laboraban en el Ferrocarril Nacional Mexicano y se encontraban organizados bajo los auspicios de la Gran Liga de Empleados de Ferrocarril.

La línea del Nacional Mexicano constituía uno de los troncales más importantes de la República; era la línea

*...que con menor distancia pone en comunicación a la Capital con la parte de los Estados Unidos al este de los Ríos Missouri y Mississippi, la más poblada e industrial de aquella nación; en la nuestra, su territorio es de igual naturaleza. En efecto, ya por su línea principal, ya por su rama de Pátzcuaro, este ferrocarril liga a la Capital de la República con los Estados de México, Michoacán, San Luis Potosí, Coahuila y Nuevo León tocando importantes poblaciones de los mismos y del Estado de Guanajuato.*²⁵

²⁴ *El Ferrocarrilero*. 24 de junio de 1906.

²⁵ "Reseña sobre los principales ferrocarriles construidos en México" en *Ferrocarriles de México. Reseña histórica. Reglamentos siglo XIX*. México 1892, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana.

El Imparcial publicó en su primera plana la noticia del estallido de la huelga en los siguientes términos:

Ayer, a las 7.30 de la mañana se declararon en huelga en la Ciudad de San Luis Potosí más de 300 trabajadores que prestaban sus servicios en las líneas del Ferrocarril Nacional Mexicano como conductores, garroteros, forjadores, etc.

Todos estos obreros declarados en huelga pertenecen a la Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril. El señor Félix C. Vera, presidente de esta asociación recibió un telegrama procedente de San Luis en el cual se le avisaba que los trabajos habían sido suspendidos por los empleados del Ferrocarril Nacional siendo secundados en su movimiento por caldereros y forjadores.

En el mismo telegrama se le avisa al señor Vera que el gerente general del Ferrocarril citado, estaba por llegar al lugar de la huelga, procedente del norte.²⁶

Las causas de la huelga, según *El Imparcial*, eran que desde hacía tiempo existía un antagonismo entre trabajadores mexicanos y norteamericanos, sobre todo por la filiación de los primeros a la Gran Liga y el antagonismo a dicho organismo por parte de los segundos. La Liga se quejaba de que sus miembros no ascendían en sus empleos: se habían establecido exámenes para la promoción en los puestos, y los jefes de trenes y superintendentes, en su mayoría norteamericanos, se negaban a aplicar el examen a los mexicanos, o si éstos lo presentaban, no recibían el puesto que les correspondía según sus méritos.

Vera hizo declaraciones a *El Imparcial*, en el sentido de que recientemente un empleado superior en la estación de San Luis, Adolfo Vázquez, había hostilizado a la Liga, e insultado públicamente a un empleado perteneciente a ella, Martín E. Domínguez. Éste se quejó a la Sucursal No. 7 de San Luis, la que lo trasladó a la Central de la Capital para acabar con el conflicto. Pero, a fin de cuentas, fue destituido. El señor Vera conferenció con el gerente general de la empresa para que se despidiera a Vázquez, por constituir un elemento provocador de discordias. Esto había sucedido desde el mes de marzo, sin haberse logrado ningún acuerdo al respecto. Al no lograr la Liga sus pretensiones, Vera ordenó a los obreros de San Luis Potosí se separaran de sus labores en buen orden y sin provocar escándalos. Se informó a *El Imparcial* que el tráfico no sufriría, porque no se trataba de alterar el orden sino de protestar frente a una injusticia: no se trataba de una huelga sino de una renuncia de empleo por parte de los trabajadores de los gremios de oficinistas, mecánicos, fogoneros, caldereros, garroteros y demás gente de talleres. Los agentes y telegrafistas, con el fin de mantener el tráfico, continuarían en sus puestos. La declaración textual de Vera fue como sigue:

²⁶ *El Imparcial*. 21 de abril de 1908.

Hasta este momento la renuncia en masa, o huelga, como se la quiera llamar, sólo abarca la sección de San Luis Potosí; si no se obtiene la separación de los hombres que perjudican con sus intrigas a la Liga Mexicana de Ferrocarrileros la renuncia se hará general en toda la línea, pues sobre ella tiene la Gran Liga los siguientes puntos de operaciones. En Toluca una Sección; en Acámbaro la Suc. No. 12; en Empalme de González la Suc. No. 7; en Vanegas una Sección; en Saltillo la Suc. No. 18; en Monterrey la Suc. No. 5; y en Laredo México la 17.²⁷

Todos estos puntos estaban sobre la línea del Ferrocarril Nacional Mexicano, desde el Empalme de González hasta Laredo México, en la frontera Norte.

La indefinición por parte de Vera, acerca de la naturaleza del movimiento, en la cuestión de si era huelga, paro o renuncia en masa, es sintomática de que para entonces las huelgas eran un fenómeno relativamente nuevo y que los distintos grupos de trabajadores apenas comenzaban a formarse una opinión alrededor de esta arma de lucha. No existía entre ellos una definición clara y precisa de lo que constituía propiamente una huelga:

Las corrientes más conservadoras condenaban las huelgas y veían en ellas pretextos o instrumentos de la subversión. Las corrientes más avanzadas, la reivindicaban como un arma imprescindible en el combate que libraban los trabajadores. En el centro, el pensamiento liberal veía en las huelgas el simple rompimiento de un contrato: los trabajadores podían abandonar el trabajo, pero los empresarios podían contratar nuevo personal.²⁸

Estas diferentes concepciones acerca de la huelga eran utilizadas, a menudo, e indistintamente por los propios dirigentes obreros; con ello se constataba que la reciente y escasa práctica de este tipo de acciones no había permitido la clara elaboración y enunciación teórica del significado de este tipo de movimientos reivindicativos dentro del proletariado.

Volviendo a los motivos aparentes de la huelga, se reclamaba que no sólo había sido despedido Domínguez, sino que también otro subalterno de Vázquez, Manuel C. Cuevas, había sido destituido por éste, lo cual provocó directamente la huelga. Vera advirtió que si se agredía en igual forma a trabajadores de otras secciones se expandiría allí también el movimiento. Sin embargo, confiaba en que hubiera un acuerdo en las siguientes 72 horas. Vera recibió esa misma tarde un telegrama donde se le anunciaba que Mr. Clark, superintendente del Ferrocarril Nacional, había llegado a San Luis Potosí. Contrariamente a lo publicado por *El Imparcial* al día siguiente del estallido de la huelga, la orden de ésta se dio desde México por la presidencia de la Liga desde el viernes 17 de abril, pero llegó a San Luis hasta

²⁷ *Ibidem.*

²⁸ Leal Juan Felipe y Woldenberg José. *op. cit.* p. 157.

el sábado. La huelga sólo podría terminar por orden expresa de la presidencia de la Liga.²⁹



El lunes por la tarde, primer día de la huelga, Mr. Clark llegó a San Luis y adoptó una actitud enérgica con los huelguistas, destituyendo a tres empleados que pertenecían a la Liga y que paradójicamente no habían abandonado su trabajo para no trastornar el tráfico de pasajeros y de correspondencia según órdenes de Vera. Estos empleados eran José Delgado e Ignacio Cerda, jefes de patio en la estación de San Luis, y Jerónimo Mascorro, jefe de celadores de telégrafo en el mismo punto. El martes 21 por la mañana, Mr. Clark hizo pegar unos cartelones en el patio y alrededores de la estación de San Luis, en las que instaba a los trabajadores a volver al trabajo, y les ofrecía que serían recibidos en sus mismos puestos; advertía que si a las 12 del día no entraban a trabajar, serían destituidos inmediatamente.³⁰ Los obreros no acudieron al llamado y *El Imparcial* consignó que los huelguistas sólo habían abandonado sus labores, sin realizar manifestaciones que pudieran trastornar el tráfico. El jefe de la Sucursal de la Liga en San Luis consultó a Vera por telégrafo si ordenaba que también cesaran sus labores los telegrafistas y los trabajadores que hacían el servicio de pasajeros en los

²⁹ *El Contemporáneo*. SLP. 21 de abril de 1908.

³⁰ *El Imparcial*. 21 de abril de 1908.

trenes, así como los que manejaban fondos de la compañía, previa entrega de éstos. Vera respondió negativamente, puesto que la Liga no intentaba causar grandes males sino solamente hacer una manifestación de desagrado.

El martes 21, de la misma manera que en San Luis, se declaró la huelga en la estación de Saltillo. Así se lo comunicó a Vera el jefe de la sucursal 18, la de Saltillo. Esta estación se encontraba a 390 kilómetros de San Luis Potosí.

El lunes 20 por la noche, salieron por el Nacional Vera y su vicepresidente, Amalio Acosta. El primero rumbo a San Luis, y el segundo a Acámbaro, quedando en representación suya en la Ciudad de México el secretario y tesorero de la organización, señor J. Ramos.³¹

El 22 de abril la prensa consignó la extensión del movimiento huelguístico a Acámbaro, Vanegas, Saltillo y González; se preveía la interrupción del tráfico en Monterrey y Laredo, en vista de que la compañía trataba de hostilizar a todos los miembros de la Liga mediante la destitución de los empleados que pertenecían a ella y ocupaban puestos de categoría. Se preveía, también, que la huelga en el Nacional tendría eco en el Central, ya que al parecer se agotaban los medios para lograr un arreglo satisfactorio. La situación era grave en vista de que el martes 21 una comisión compuesta por Heraclio Zayas y Luis Medina se acercó a entregar una comunicación de Vera a Mr. Clark; éste se negó a recibirla, expresando que nunca aceptaría dialogar con miembros de la Liga. Vera, al ser notificado de lo anterior, dirigió un telegrama al presidente Díaz para ponerlo al tanto de las decisiones tomadas por la Liga y prometerle que los huelguistas se mantendrían en el mayor orden.³² Asimismo solicitó al general Díaz una audiencia para explicarle con claridad los motivos del conflicto y las caprichosas vejaciones de que eran objeto, por parte de los extranjeros, los empleados ferrocarrileros que pertenecían a la Liga. Es notable cómo, a pesar de las gestiones realizadas por el gobernador de San Luis Potosí, José M. Espinosa y Cuevas, el gerente de la empresa se obstinó en no recibir a Vera.

Mientras tanto, las publicaciones de la prensa gobiernista se manifestaban contrarias a la huelga, acusando a Vera de agitador y expresando que no era de esa manera como se arreglaban las dificultades entre patrones y obreros: "Si el Presidente de la Gran Liga continúa en lo sucesivo obrando así, habrá de conseguir que nadie lo tome en serio y que la agrupación se desacredite".³³

Para entonces, alarmados por las graves consecuencias que el conflicto podría acarrear, se reunieron en México los gerentes de los ferrocarriles Interoceánico, Nacional de México y Central Mexicano, y acordaron quejarse ante el Presidente de la República, ya que el movimiento de San Luis no les parecía tan socialista como antiamericanista. El General Díaz reaccionó a las quejas de las empresas y ordenó al gobernador de San Luis, José Ma.

³¹ *Ibidem.*

³² *El Contemporáneo*. SLP. 22 de abril de 1908.

³³ *El Imparcial*. 23 de abril de 1908.

Espinosa y Cuevas, que las fuerzas federales protegieran la estación de dicha ciudad, con la consigna de no permitir a los huelguistas acercarse, ya que algunos de ellos, exasperados por la situación prevaleciente habían intentado lapidar la estación y demás propiedades del Nacional.³⁴

El General Díaz ordenó, además, la aprehensión de Vera, su vicepresidente, Acosta, y su tesorero-secretario, Ramos, por lo que tuvieron que esconderse en distintos rumbos de la Ciudad de México. Ramos mismo fue testigo, desde su escondite, de cómo las oficinas de la Gran Liga, ubicadas en la calle del Estanco de Hombres, fueron cateadas y selladas las puertas y ventanas; lo mismo sucedió en la casa del presidente Vera, aunque sin haber podido aprehenderlo. La imprenta en que se tiraba *El Ferrocarrilero* fue también clausurada.³⁵

Antonio R. Ramos, en sus declaraciones de lo acontecido durante la huelga, relata que para hacerse de fondos y poder sostener la huelga, les fue necesario vender todos los muebles de la matriz, incluso la caja fuerte y la instalación eléctrica, en vista de que los fondos de la Liga no eran suficientes para hacer frente a las necesidades surgidas de un movimiento de la magnitud a la que llegó dicha huelga.

A pesar de todos estos problemas, para el jueves 23 la huelga se había hecho general en toda la línea del Ferrocarril Nacional, desde Acámbaro hasta Saltillo. Si después de este día no se llegaba a algún acuerdo, se ordenaría que se retiraran del trabajo los empleados del servicio de trenes de pasajeros. Quedaban hasta ese momento en toda la línea hasta Monterrey sólo 800 telegrafistas en servicio. Para entonces, se calculaba en 2000 a los empleados en huelga en las estaciones de Acámbaro, Vanegas, San Luis, Saltillo, Empalme de González y Matehuala. En la estación de Santiago, donde el Nacional tenía grandes bodegas, se colocaron unos cartelones donde se solicitaban urgentemente garroteros para el servicio de los trenes de carga, ya que la empresa empezó a temer que la huelga le provocara grandes pérdidas por la imposibilidad de cumplir con los contratos que para la conducción de carga tenía con muchas compañías industriales y mineras.

Hasta el jueves 23 la huelga no se había extendido aún al ramal de la Ciudad de México, Empalme de González, y de Acámbaro hasta Uruapan, así como tampoco al ramal de Zitácuaro.

Se supo que hubo comunicación por telégrafo y en clave entre Mr. Clark y Mr. Brown, gerente este último del Nacional, quien se encontraba en la Capital el día miércoles 22. Al mismo tiempo, los miembros de la Gran Liga que laboraban en el tramo que va de la Ciudad de México al Empalme, consultaron con Ramos, tesorero y secretario de la Liga, para saber si se declaraban o no en huelga. Ramos dio órdenes de esperar todavía un poco. *El Imparcial* recalcó su posición de crítica a las huelgas en general, así fueran pacíficas y, sobre todo, en servicios públicos. Publicó además, con el supuesto

³⁴ Alzati Servando A. *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, 1946. p. 146.

³⁵ *Ibidem*, p. 147.

afán de proporcionar la verdad, la versión de la empresa sobre el conflicto, en vista de que la información de los días anteriores provenía del campo de los huelguistas.³⁶ Según la empresa, el conflicto surgió por la separación del empleado Manuel C. Cuevas, quien había descuidado sus labores hasta el extremo de tener un retraso de 3 meses en ellas. Este empleado trabajaba en la oficina de papelería en San Luis. La Liga, como respuesta, expidió un *ultimátum* a la empresa en que exigía la reposición de Cuevas y la separación de Vázquez. *El Imparcial* transcribía parte de las pretensiones de la Liga expuestas en un documento entregado a la empresa y que decía:

Reasumiendo que la Liga, en virtud de los graves perjuicios que resiente y seguirá resintiendo con el actual estado de cosas, y penetrada de la recta justicia que le asiste para determinar lo que a sus derechos con venga, ocurre a usted muy respetuosamente en demanda de realizar sus consiguientes e irrevocables resoluciones que son:

Primera.—Que en un término de tiempo de no más de 12 días contados desde el en que usted reciba la presente, el Sr. Alfonso Vázquez sea quitado de su actual empleo que desempeña en el departamento de papelería de esta estación.

Segunda.—Que el perjudicado Manuel C. Cuevas vuelva a ocupar su puesto en la oficina de papelería tan pronto como el Sr. Vázquez deje hecha su dimisión.

El Imparcial comenta que, naturalmente, el Sr. Clark se negó a cumplir estas absurdas peticiones, y a dejar en manos de la Liga la designación del personal de la compañía. Para proceder con justicia, continuaba *El Imparcial*, el suprintendente de la división de San Luis, Sr. Sielski, sometió a un interrogatorio a Cuevas y a Vázquez frente a tres testigos que firmaron. Cuevas confesó que su separación sí fue producto de su retraso en el trabajo y que nunca anteriormente había tenido una dificultad con su jefe Vázquez. Éste aseguró que el hecho de no pertenecer a la Liga era lo que le había acarreado la mala voluntad de la agrupación, ya que la Liga pretendía que no hubiera un solo empleado de ferrocarriles extraño a ella y que aquel que fuera separado de su puesto por la Liga jamás pudiera volver a tener puesto alguno en los ferrocarriles.

La empresa declaró que ya había podido conseguir empleados para sustituir a los huelguistas; sin embargo, esperaban que éstos regresaran a trabajar pacíficamente, sin pretender gobernar a los directores de la empresa. La declaración de Mr. Brown al reportero era como sigue:

La compañía está dispuesta a escuchar las quejas de todos los empleados, pero no entra en sus planes reconocer oficialmente a otras personas que pretendan tratar con ella en nombre de los empleados de la compañía.

³⁶ *El Imparcial*. 24 de abril de 1908.

*Todos los trenes están corriendo como de costumbre y el tráfico no ha sufrido en lo más mínimo, y no creo que la huelga sea motivo de dificultades en la operación de las líneas.*³⁷

El Diario del hogar, periódico liberal opositor —incluso, en los talleres de su fundador, Filomeno Mata, se editaron los primeros números de *Regeneración*—,³⁸ manifestó, respecto a la huelga, un tono marcadamente diferente al de *El Imparcial*. Expresaba que la Liga estaba dando muestras de circunspección y disciplina en la huelga:

*...la Liga Mexicana de Ferrocarrileros, habiendo alcanzado bastante buena organización merced a sus directores y al espíritu de concordia de cuantos la componen, es acreedora del respeto de los jefes de la compañía con quien trata y del poder público... Observando disciplina, toma las determinaciones dentro del espíritu de la ley, con calma y después de maduras reflexiones. Los dueños de empresas, los capitalistas, buscan, entre nosotros, el apoyo del poder público contra las decisiones de los operarios. Para contrarrestar esta tendencia natural del capital, necesario es que los que viven exclusivamente de su trabajo se unan indisolublemente y formen agrupaciones en que prevalezca antes que todo, el auxilio recíproco.*³⁹

Frente al ataque a la huelga por parte de varios organismos de prensa, la Liga hizo publicar en los principales diarios una carta dirigida al director de *El Imparcial*, a manera de explicación de los motivos que llevaron a la huelga:

Al Sr. Clark se le pidió en una forma respetuosa y en obvio de serias y futuras dificultades que removiera de su puesto a un empleado que gratuitamente se había convertido en enemigo de los miembros de la Gran Liga a quienes hostilizaba sólo por esta circunstancia, y porque ese enemigo gratuito sería motivo de grandes discordias... La respetuosa petición que se elevó al Gerente no tuvo más resultado que un insultante silencio, y a reiteradas peticiones, turnó el asunto al Sr. Dennison, quien contestó con una resolución injusta porque asentaba en ella que cuando entre un superior y un inferior se suscitaba una diferencia o disgusto, el inferior debía de ser castigado, por más que no hubiese razón para ello. Se hizo una nueva y última petición al Sr. Clark y se le ofrecía que, para no entorpecer el servicio por el cambio de empleados, los peticionarios pondrían a su disposición un empleado de la absoluta confianza del Sr. Clark por sus aptitudes y por la honradez en su conducta. Tampoco con-

³⁷ *Ibidem.*

³⁸ *El porfiriato. Vida política interior.* Segunda parte, en Cosío Villegas Daniel, ed. *Historia Moderna de México.* México, Editorial Hermes. p. 588.

³⁹ *El Diario del Hogar.* 25 de abril de 1908.

testó el Sr. Clark... Si el Sr. Clark hubiera contestado la petición hasta negándola, se habría evitado el conflicto; y al despreciar la petición, sin embargo de que se apoyaba precisamente en motivos de orden, nos indicó que obraba caprichosamente, sin consultar los intereses que están encargados a su celo y custodia. El es pues el principal culpable en este caso...

El Presidente, señor Vera tan pronto como entendió que el Supremo Gobierno, en su celo por mantener el orden, había tomado el asunto en sus manos, ordenó que se suspendiera todo movimiento, que se reanudaran las labores, probando así al Supremo Gobierno su sumisión y respeto, y sus deseos porque no se perjudicaran los intereses de sus nacionales.

Puede tener siempre nuestro Primer Magistrado la absoluta seguridad de que todos, enteramente todos los miembros de la Gran Liga, somos mexicanos antes que ferrocarrileros y antes que todo puede creer que todos le somos adictos, por amor positivo que ha nacido por su inmenso valimiento como mexicano, como héroe de nuestra patria, como gran gobernante y sobre todo como enérgico sostenedor de la paz.

No nos ha preocupado, ni poco ni mucho, que nuestra manifestación no haya tenido el éxito que se deseaba, por lo que se refiere a la destitución de verdaderos nocivos empleados; ni nos molesta el pensamiento de que nuestros enemigos y malquerientes digan que nos hemos puesto en ridículo, porque supimos aceptar una actitud patriótica, cuando se trató de nuestro Supremo Gobierno. Hemos llegado a una gran enseñanza: las sociedades obreras serán en lo futuro absolutamente cuerdas en todos sus actos. Los Jefes de Ferrocarriles y de otras empresas no obrarán a su capricho, porque como en este caso, comprenderán siempre que comprometen los intereses que, como servidores y no amos se les confían, y el Supremo Gobierno recibirá en lo futuro datos sobre esas dificultades, de parte de esos Jefes, antes que por sus imprudencias originen conflictos.⁴⁰

El primer fragmento de la carta resulta elocuente de que bajo la apariencia de un conflicto entre empresa y trabajadores despedidos, que podría considerarse bastante futil y aun irrelevante para provocar un movimiento de las dimensiones a las que llegó, subyacía la intención de que la Gran Liga fuera reconocida oficialmente por la empresa como portavoz de los intereses de los trabajadores y como organismo encargado de las negociaciones con el capital. Aun cuando las causas aparentes de la huelga puedan parecer completamente fortuitas, su desencadenamiento se puede explicar en función de un lapso previo de agitación nacional bastante fuerte, y no obstante que la huelga aparentó ser debido a la destitución de ciertos trabajadores, las actitudes de la empresa y el gobierno la convirtieron en un acontecimiento político de primer orden: las huelgas habían pasado a ser síntomas ciertos de un profundo cambio interno que se estaba gestando en la relación entre las clases sociales y sus condiciones de lucha.

⁴⁰ *El Imparcial*, 29 de abril de 1908.

Puede observarse que para el momento de la publicación de la carta, el movimiento huelguístico estaba ya desmembrado, como efecto, básicamente, de la intervención del Estado, que se concebía supuestamente liberal y al margen de los conflictos entre el capital y el trabajo; aun cuando las actitudes asumidas por él, sobre todo desde 1906, denotaban su clara posición de rector del desarrollo capitalista del país, y por lo tanto de controlador de la fuerza de trabajo.

Los periódicos no dieron cuenta clara del proceso de liquidación de la huelga, aun cuando sí se volcaron en duros ataques contra Vera y la Liga. El hermetismo de la prensa significó que la disolución del movimiento se consiguió a través de maniobras políticas en las que el Ejecutivo tuvo mucho que ver, maniobras que no podían hacerse fácilmente del conocimiento público.

En efecto, parece ser que lo que definitivamente acabó con la huelga fue la entrevista entre Vera y el Gral. Díaz, en la que éste manifestó su desagrado por la labor que desarrollaba la Liga en contra de los intereses de la sociedad, sobre todo porque los fines de la huelga le parecían injustificados. El Presidente de la República amenazó con que podría llevarse a cabo una reforma constitucional inmediata para restringir el derecho de asociación; aunque este paso podría evitarse —en beneficio de los obreros— siempre y cuando terminara la agitación que tan funestas consecuencias acarrearía para el comercio, la industria y la agricultura nacionales. Dio a entender que los intereses nacionales no podían estar supeditados al capricho de un solo hombre y, por lo tanto, éste tendría que sacrificarse. Por otro lado, subsistiendo los diversos gremios, la Liga no tenía razón de ser, según la opinión de Díaz, sobre todo cuando el mejoramiento de las condiciones de los obreros estaba siendo perseguido por otras uniones —obviamente las de corte mutualista—, a las que el gobierno sí veía con positiva simpatía. Díaz sugirió, por último, que para evitar problemas, convenía que Vera se alejara por un tiempo del país.⁴¹ Fue así como la Gran Liga se disolvió poco después y Vera salió del país, para ser encarcelado, más tarde, a su regreso.

Hay que anotar, por otra parte, que el estallido de la huelga no contó con el consenso de todas las secciones de la Liga, según consta en las declaraciones de uno de los trabajadores testigo de la huelga, Servando Alzati, quien criticó a la dirección de la Liga el no haber consultado el caso a todas las sucursales y el no haber tomado todas las medidas necesarias para el mejor resultado del movimiento, de acuerdo con las circunstancias, tácticas de lucha y condiciones propias de la organización. En efecto, no se realizó ninguna votación para decidir el estallido de la huelga, tal y como estaba ordenado en la Constitución y Estatutos de la Liga. La discrepancia fundamental se dio en la sucursal de Monterrey, la cual, en un principio, pidió a Vera reconsiderar el asunto antes de pasar a la acción, en vista de que previamente se había acordado por la Liga hacer solamente movimientos lo-

⁴¹ Rodea N. Marcelo. *op. cit.* pp. 334-335.

cales y, siempre que fuera posible, sólo de gremios aislados, para así poder prestar ayuda a los grupos comprometidos tanto en el terreno moral como en el económico. La sucursal de Monterrey preveía un peligro para la organización, si es que se promovía un movimiento general debido a la posibilidad de represión violenta por parte del gobierno.⁴²

Sin embargo, no se logró que la Matriz cambiara su decisión, aunque los miembros de la división de Saltillo a Laredo se conservaron en sus puestos.

Antonio R. Ramos, secretario y tesorero de la Liga, en un escrito testimonial de la huelga, ilustra el caos, al momento de la decisión del estallido de ésta, en la propia dirección de la Liga, de la siguiente manera:

Justo es confesar que careciendo por completo de experiencia para la organización de huelgas, cuando el compañero Vera autorizó la de San Luis, que, por lo demás estaba plenamente justificada, ni siquiera tuvimos la precaución de poner a todas las Sucursales sobre aviso del movimiento que la potosina pretendía hacer, ni de las medidas que se habían tomado.

Esto hizo que ocurrieran incidentes curiosos, como el de que mientras que algunas Sucursales espontáneamente, como la de Acámbaro se sumaron al movimiento de protesta, otras, como la Matriz de México, permanecían inalterables y los socios en servicio.⁴³

La discrepancia entre las diversas sucursales y el fracaso de la huelga desencadenaron el proceso de desmembramiento de la Liga. Primero, se desintegraron la Matriz y la sucursal de San Luis Potosí, mientras que las demás sucursales se mantenían aún en funciones. Frente a tal situación, el Sr. Abelardo Reyes, secretario tesorero de la sucursal de Monterrey, después de una asamblea de dicha sucursal, convocó a todas las demás sucursales a una reunión de delegados en una Convención Extraordinaria en San Luis a mediados de 1908, su programa consistía en pedir a la Matriz se presentara a informar sobre los acontecimientos ocurridos y tomar, dentro de la situación creada, las medidas pertinentes para regularizar la marcha de la organización.

El Sr. José Morante asistió a la Convención como delegado de la Sucursal de Monterrey así como los delegados de las sucursales de La Colorada, Torreón, Chihuahua, Tampico, Acámbaro y Aguascalientes. Ni Vera ni ninguno de los miembros de la dirección de la Liga pudieron asistir, pues para entonces pesaba ya sobre ellos la condena presidencial; y la Convención sesionó, por otra parte, con dificultad, porque el Jefe de Armas de San Luis hostilizó a los delegados, amenazándolos con aprehenderlos.⁴⁴

La Convención, sin embargo, logró mediante la votación de los delegados asistentes, el nombramiento de una nueva Mesa Directiva, con el Sr. Cano

⁴² Alzati Servando A. *Op. cit.*, pp. 140-142.

⁴³ *Ibidem.* p. 147.

⁴⁴ *Ibidem.* pp. 143-145.

como secretario general. Éste se negó a aceptar el puesto, el cual fue cedido a A. Calva. No obstante, los restos de la Matriz, que aún sobrevivían a pesar de la renuncia de Vera y su equipo, no aceptaron los acuerdos tomados en San Luis y enviaron una circular a todos los socios en la que hacían constar su desaprobación. Circuló por el mismo tiempo entre los socios, una notificación de José Morante, que decía había sido nombrado presidente general en sustitución de Vera. En dicha notificación renunciaba al puesto, en vista de que los socios no estaban cumpliendo con sus compromisos.⁴⁵

Estos múltiples desacuerdos condujeron a que, para el mes de julio, la Liga se encontrara ya totalmente disuelta.⁴⁶

El destino personal de Vera, después de su regreso al país, fue el de convertirse en corresponsal de la oposición;⁴⁷ por la cual se le recluyó de nuevo en Belén el 3 de agosto de 1909. No compareció ante ningún juez ni se formuló contra él ninguna denuncia, sólo se le condenó a dos años de cárcel por sus actividades "sindicales" anteriores, de las que ya había sido indultado con antelación.

En cuanto a la base obrera que participó en el movimiento, la prensa informó que:

...con objeto de evitar que en lo sucesivo la referida compañía (el Ferrocarril Nacional), huelgas como la que se registró a últimas fechas, acordó investigar quiénes fueron los causantes e instigadores de tal movimiento, y ha resuelto, según nos informan, separar definitivamente de los puestos que ocupaban, a los empleados que tomaron participación directa en la referida huelga, y en otras que no ha mucho también se registraron y ocasionaron la suspensión de trenes en perjuicio del comercio y del público en general. Varios de los empleados que han sido despedidos, ganaban sueldos de más de 100 pesos.⁴⁸

La reacción de la prensa y su importancia

Vera recibió ataques muy fuertes de la prensa de México y de provincia. Los diarios consideraban su actitud altamente peligrosa y le adjudicaban personalmente la responsabilidad del movimiento. En el periódico *La Libertad*, de San Luis, apareció durante los días de efervescencia de la huelga, la acusación a Vera de "revolucionario". El artículo era anónimo y se titulaba "No confundamos señores, el Gremio es uno y Félix es otro". El tono general del artículo era el de eximir de toda responsabilidad al gremio ferrocarrilero por el estallido y extensión de la huelga; lo que significaba, en otros términos, la inexistencia de causas sociales o reivindicaciones concretas

⁴⁵ *El Estandarte*. SLP. 23 de julio de 1908.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Kenneth Turner John. *Op. cit.*, p. 182.

⁴⁸ *El Contemporáneo*. SLP, 23 de mayo de 1908.

que justificaran al movimiento. Se adjudicaba el surgimiento del conflicto a los caprichos u oscuras maquinaciones de un solo hombre, en este caso Vera, a quien se le mezclaba con revolucionarios de la "calaña" de los editores de *Regeneración*, *Revolución*, *El Paladín* y *La Metralla*. También se hostilizaba a *El Ferrocarrilero*, que resurgió en los primeros meses de 1908, con la advertencia de que moderara su tono, o de lo contrario su clausura sería inmediata.

El periódico *El País*, en su editorial del 29 de abril de 1908, publicaba bajo el título de "La gran cuestión de las huelgas" su opinión de que, para prevenirlas, era necesario expedir leyes de vigilancia sobre las asociaciones obreras, dejándolas en la más completa libertad en lo tocante al mutualismo, la enseñanza y el mejoramiento de la clase obrera, pero limitando los pactos entre los socios o entre las distintas sociedades si esos pactos se referían a los asuntos en los que se libraba la lucha entre el capital y el trabajo. La acción de las sociedades obreras debería ser sometida a los preceptos que se fijaran por la ley, para evitar coaligaciones peligrosas, acuerdos generales sobre cese del trabajo y, en suma, todo cuanto pudiera afectar de alguna manera el interés de la sociedad en general. El artículo aceptaba que para lograr esto, se tropezaría con la libertad omnímoda de asociación, pero de cualquier forma, habría que corregir esta garantía por lo que tenía de perjudicial; habría que reconocer que las libertades traídas por el liberalismo encerraban para la sociedad los más graves peligros.

El Diario del Hogar presentó una opinión mucho menos adversa a la Liga y a Vera, explicable por su tendencia liberal, a la que ya hicimos referencia. En un editorial titulado "Las Huelgas" ataca a *El Imparcial* por lanzar calificativos inmerecidos a los dirigentes de la Liga con objeto de desprestigiarlos frente a los trabajadores. Según *El Diario del Hogar*, *El Imparcial* buscaba la sumisión del obrero al capitalista, sin querer darse cuenta que los obreros tenían derecho a intentar el mejoramiento de su posición y que se debía buscar el equilibrio entre el capital y el trabajo, dentro de los límites de la razón y la justicia. Además, manifestaba la convicción de que la huelga de la Liga había sido pacífica y, el hecho de que los ferrocarriles fueran un servicio público, no impedía que sus operarios tuvieran el derecho de luchar para mejorar: "Las huelgas son un derecho en los países civilizados y reprobamos al diario que quiere alejar esta noción del pueblo mexicano amedrentándolo con penas severas de la ley".⁴⁹

El Imparcial recibió también ataques de periódicos de provincia como *El Nuevo Mundo* de Torreón, por la actitud de congratulación tomada por el primero ante el fracaso de la huelga.⁵⁰

En general, desde 1907, la prensa había iniciado una campaña contra las organizaciones obreras y a favor de la represión de las huelgas. El diario capitalino *El País*, al anunciar una huelga de conductores de trenes en el Ferrocarril Central, decía:

⁴⁹ *El Diario del Hogar*. 12 de mayo de 1908.

⁵⁰ *El Nuevo Mundo*. Torreón Coah. 3 de mayo de 1908.

Una huelga más, como que están de moda y como que es el único medio que tienen hoy por hoy los de abajo para pedir la equidad y la justicia a los de arriba o para pretender imponer sus caprichosas pretensiones... las huelgas, a lo que se ve, van pareciendo una masonería. Masonería contra masonería. En esas anda el mundo...⁵¹

Es así, que las manifestaciones de descontento obrero, al amenazar las bases del consenso que legitima al Estado, hacen que éste reaccione tratando de desprestigiar al movimiento, aduciendo la ilegalidad del proceso reivindicativo y, para ello, no sólo reprime la insubordinación, sino que también encarcela a los líderes. Aparece así el síndrome de la recuperación: para desprestigiar al movimiento reivindicativo sin afectar la imagen del Estado justo, éste hace recaer la culpa del conflicto en un grupo de agitadores que aprovechan la buena fe de los trabajadores y los manipulan para "ilícitos fines".

Así fue como Díaz, en su informe de 1910 ante el Congreso de la Unión, atribuyó a la acción de los agitadores el intento de despertar el odio de los trabajadores contra los capitalistas y el gobierno. Díaz estaba convencido de que en México no existía la llamada "cuestión obrera", ya que no lo justificaba ni la situación de los trabajadores ni sus relaciones con los patrones.⁵²

Se puede observar que el proceso de descalificación del movimiento obrero viene generalmente articulado con una serie de procedimientos en los que la prensa juega un papel capital como caja de resonancia de los temores que asaltan a los beneficiarios de la expansión capitalista, cuyos intereses sienten amenazados. Uno de estos procedimientos consiste en vincular a los movimientos reivindicativos con una estrategia subversiva de agitación nacional, con el fin de quebrantar el orden público y la institucionalidad; o en presentar al movimiento como un proceso de naturaleza penal, donde las actuaciones de las organizaciones obreras se conceptúan como delictuosas y castigables en nombre del derecho común, confinándolas, pues, al campo de la delincuencia. Otro procedimiento más es el de psicologizar el conflicto, es decir, señalar como causa de la insubordinación la personalidad de los actores que la efectúan, absolviendo de esta manera a las instituciones sociales vigentes.

Conclusiones

Tanto el movimiento ferrocarrilero de 1908 como los movimientos obreros surgidos desde 1906-07, son factibles de relacionarse con las crisis económicas nacional e internacional que se muestran a través de muchas de las cifras

⁵¹ Rodea N. Marcelo. *op. cit.* p. 319.

⁵² Informe de Porfirio Díaz ante el Congreso de la Unión en 1910, en González Navarro Moisés. *El porfiriato. La vida social*, en Cosío Villegas Daniel ed. *op. cit.* pp. 343-344.

antes anotadas; sin por ello, pretender afirmar la existencia de una relación mecánica entre los índices económicos y los movimientos sociales reivindicativos. Estos van a necesitar, generalmente, de la presencia de una serie de factores a su alrededor que posibiliten la aparición de ciertos momentos coyunturales favorables a la explosión de las manifestaciones concretas de la lucha de clases. En este caso, el desarrollo de las fuerzas productivas, el avance del proceso de monopolización, la respuesta del Estado en el sentido de mexicanizar las líneas, el nacionalismo provocado por ello y por las condiciones objetivas de trabajo, y el grado de desarrollo de la conciencia de clase, van a constituir elementos fundamentales que, al articularse con el deterioro económico y político que el país vivía, van a provocar el surgimiento de procesos reivindicativos como el de abril de 1908.

Esta huelga constituyó el movimiento combativo de mayor envergadura dentro del ramo ferrocarrilero durante la dictadura de Porfirio Díaz, aunque podríamos afirmar que nunca se presentó como un movimiento radical que cuestionara en su esencia la relación trabajo asalariado-capital, como tal vez hubiera sucedido si hubiera tenido influencia o nexos de algún tipo con el PLM, por ejemplo. Su acción, en parte producto de sus concepciones ideológicas, estuvo más bien orientada hacia un reformismo de carácter liberal y, sobre todo, nacionalista, que redefiniera la posición de los trabajadores frente al capital, otorgándoles un mayor grado de fuerza en las negociaciones con él.

El aspecto nacionalista fue fundamental para el desarrollo de la conciencia de clase y de la solidaridad entre los trabajadores ferrocarrileros mexicanos; y, en gran medida, constituyó el motor que desencadenó las acciones concretas de lucha. Es tal vez por eso, que el sector ferrocarrilero nunca fue abiertamente combativo contra el Estado en vista de la actividad que éste desplegaba entonces en favor de la mexicanización de las empresas. Aun cuando el Estado constituyó la fuerza represiva que directamente desmembró la huelga, la Liga nunca se manifestó de una manera abierta contra los representantes estatales, probablemente por la coincidencia de los intereses de ambos en ese sentido.

Por otra parte, el Estado de este periodo, aun cuando llevaba a cabo la mexicanización, no estaba dispuesto a tolerar que la acción de un grupo de trabajadores rebasara los marcos mutualistas, pusiera en entredicho la prioridad de los intereses del capital en la vida nacional de una manera ostensible y constituyera un ejemplo para otros sectores obreros. Además, en esos momentos, el capital no podía admitir, que la representatividad oficial de los trabajadores estuviera a cargo de una organización que, como la Liga, había sido capaz de paralizar un servicio estratégico y vital para el funcionamiento económico del país.

La organización de los trabajadores de la Liga constituyó pues, un intento de reformar las relaciones con el capital, básicamente con el extranjero; mientras que el Estado se presentaba en este periodo como fuerza represiva de las aspiraciones obreras, en tanto defensor del capital, y al mismo tiempo,

a través de la mexicanización, como patrocinador de las reivindicaciones nacionalistas del sector ferroviario. De esta manera, la posibilidad de que las organizaciones ferrocarrileras evolucionaran hacia una radicalización de su movimiento, fue anulada.

Sin embargo, posteriormente, diversas organizaciones como la Asociación de Conductores y Maquinistas, la Alianza de Ferrocarrileros y la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, siguieron actuando en defensa de los intereses de los trabajadores.

Don Felipe Pescador, antiguo luchador ferrocarrilero, expuso la necesidad de que el gobierno tomara medidas inmediatas para contrarrestar la política que llevaban a cabo las hermandades extranjeras desde la consolidación de las líneas nacionales, política que intentaba controlar los puestos ferrocarrileros para la fuerza de trabajo norteamericana. Pescador acudió a Limantour, quien dirigió el 1º de julio de 1909 una comunicación a la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales de México, instándola a dar prioridad para el empleo a los trabajadores mexicanos que manifestaran igualdad de capacidad para el desempeño satisfactorio de los puestos en cuestión, y a utilizar el idioma español en todos los asuntos relacionados con la administración y el funcionamiento de los ferrocarriles (anteriormente hechos en inglés), a pesar de contravenir con ello el artículo 183 del Reglamento para la Construcción, Conservación y Servicio de los Ferrocarriles, expedido desde 1881 que establecía: "...Todos los anuncios, libros de contabilidad, recibos y demás documentos que hubieren de darse al público o presentarse a las autoridades, agentes del fisco o inspectores, deberán estar escritos en español".⁵³

Sin embargo, los trabajadores norteamericanos no estaban dispuestos a abandonar sin lucha las posiciones que habían detentado durante tanto tiempo y que ahora estaban siendo cuestionados, no ya por los trabajadores mexicanos mismos, sino por el propio gobierno mexicano.

Los despachadores norteamericanos de los Ferrocarriles Nacionales, después de haber logrado obstaculizar la contratación de personal mexicano por medio de amenazas de paro, se lanzaron a la huelga en pro de aumentos de salario el 17 de julio de 1909. Ese mismo día, la gerencia de la empresa cubrió todas las vacantes con empleados mexicanos experimentados, que lograron la continuación del servicio de manera normal; situación respecto a la cual Pablo Macedo apuntó en el diario *El País*: "La dimisión de los americanos despachadores de los trenes, nos tiene sin cuidado. Todo está previsto y subsanado de antemano".

El mismo Felipe Pescador ascendió, como consecuencia de la fallida huelga de los despachadores, al rango de jefe de éstos. Los norteamericanos intentaron entonces lograr la solidaridad de los conductores de su misma nacionalidad para recobrar sus puestos, pero no la consiguieron en vista del temor de éstos de ser también sustituidos por elemento mexicano.

⁵³ *Ferrocarriles de México. Reseña histórica. ed. S.O.P., México, 1970.*

En enero de 1910, *The Mexican Herald* sostuvo una entrevista con Limantour, después de que Ferrocarriles Nacionales se negó a satisfacer ciertas demandas de maquinistas y conductores norteamericanos. Limantour, que formaba parte de la directiva de la empresa, explicaba que las demandas de los norteamericanos no se referían ni a salarios ni a medidas de seguridad, sino a la intención de imponer a la gerencia de los Ferrocarriles las reglas a las que debe sujetarse el nombramiento y promoción de los empleados con objeto de favorecer al elemento norteamericano.

Fue así como el gobierno mexicano se vio forzado, a fin de cuentas, a constituirse en el promotor de la mexicanización del personal, por la que tanto habían pugnado las organizaciones ferrocarrileras como la Gran Liga; observándose cómo el Estado tiene a menudo, que recuperar en beneficio propio, algunas o muchas de las reivindicaciones que los movimientos "subversivos" plantean durante el desarrollo de sus luchas, con objeto de neutralizar las demandas y detener el avance de un proceso que podría tornarse peligroso para la continuidad del sistema. Esto va aunado, en el caso de la mexicanización del personal, a la condición antieconómica que la presencia de personal norteamericano significaba para las empresas ferrocarrileras, ya que recibía sueldos más altos y mejores prestaciones cuando ya existía elemento mexicano capacitado para sustituirlo a un menor precio por concepto de su fuerza de trabajo.

En efecto, representa un problema explicar el motivo por el cual las empresas ferrocarrileras norteamericanas mantuvieron durante tanto tiempo una mayoría de trabajadores norteamericanos en los puestos altos de los ferrocarriles en sus sucursales de México, en una época en la que definitivamente existía ya personal mexicano capacitado y que vendía su fuerza de trabajo a un precio menor. Tentativamente, podría suponerse que las *Brotherhoods* norteamericanas tenían una fuerza de presión considerable sobre las empresas, forzándolas, de alguna manera, a mantener en sus puestos a sus asociados; al mismo tiempo que, seguramente, existían vínculos de solidaridad nacional entre empresas y trabajadores. Además, es probable que el empleo de los norteamericanos en México servía para paliar crisis económicas que afectaban a las mismas empresas en Estados Unidos, donde el desempleo consecuente se aligeraba con la exportación de fuerza de trabajo norteamericana a México.

Sin embargo, estas hipótesis rebasan los límites de este estudio y tendrán que ser tema de una futura investigación.