

revista digital

34

sep-dic 2018

índice

Estaciones

Un paso adelante, dos pasos atrás: la Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán. Marcos T. Águila y Jeffrey Bortz

Marcos T. Águila y Jeffrey Bortz

Un paso adelante, dos pasos atrás: La Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán.

¹ ² ³ Es una verdad aceptada comúnmente, el señalar que la revolución acelera el tiempo histórico. Así, en el breve lapso de once años, entre la huelga ferrocarrilera de 1911 y la de 1922, que se discutirán más adelante, la sociedad yucateca experimentó un salto histórico notable. De la sociedad porfiriana local, caracterizada por la preeminencia del gobernador y líder de la oligarquía terrateniente yucateca, Olegario Molina (1843-1925) al frente del estado en 1911, caracterizada por una aparente paz de los sepulcros con respecto a la vida en las haciendas henequeneras y los asuntos laborales (decimos *aparente*, pues el conflicto laboral intramuros era una realidad cotidiana, al menos en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán), y una concentración extraordinaria del poder; a la etapa turbulenta de la emergencia a la gubernatura del líder socialista Felipe Carrillo Puerto, en 1922, a la cabeza del Partido Socialista del Sureste, con sus más de cuatrocientas Ligas de resistencia, sus medidas radicales con relación al reparto agrario, la educación racionalista, la reivindicación de la cultura maya, entre otras, parecería tratarse de otro país.

Para entonces, la revolución había dejado de ser una “revolución desde afuera”, como certeramente definió Gilbert Joseph el sentido general del impacto inicial de la Revolución mexicana en tierras yucatecas, con retraso y a contratiempo con el centro del país, e íntimamente vinculado con la entrada triunfal del general Salvador Alvarado a la ciudad de Mérida, en marzo de 1915, en nombre del proyecto constitucionalista liberal de su jefe Venustiano Carranza, pero con planes y programas progresistas propios. Eventualmente, la revolución en Yucatán tomó fuertes impulsos desde dentro, tras la salida de Alvarado por decisión del propio Carranza, en 1918. Para entonces, y derivado del éxito de sus políticas locales, Carranza había dejado de ver con buenos ojos la consolidación del poder regional de Alvarado y su posible candidatura a la gubernatura estatal. Carranza “toleraba los programas sociales de Alvarado, cuando recibía en sus arcas un millón de pesos al mes”.³ Pero don Venus nunca estuvo de acuerdo con los coqueteos con una variante de socialismo de Estado de Alvarado, y bloqueó la clara disposición de este a contender por la gubernatura de Yucatán –luego de ejercerla en los hechos con buen éxito–, al establecer un requisito de residencia que no pudiera cumplir, separándolo del cargo de gobernador interino y reemplazándolo por militares enemigos acérrimos a sus reformas. El coronel Isaías Zamarripa, en particular, se transformó en el encargado personal de Carranza para atacar a los socialistas yucatecos organizados en el Partido Socialista del Sureste (PSS), encabezado por Felipe Carrillo Puerto. La represión, sin embargo, no logró su objetivo. El desarrollo del Partido Socialista y una suma compleja de enfrentamientos locales, avances y retrocesos del movimiento popular permitiría la llegada a la gubernatura del estado de Carrillo, un líder con fuerte arraigo local (a diferencia de Alvarado, que venía de tierras sinaloenses⁴) en el campo y su ciudad natal, Motul, y con experiencia en el reparto agrario de Morelos, como lugarteniente de Emiliano Zapata. Carrillo conquistó la gubernatura en febrero de 1922, venciendo por amplísima mayoría, pese a muchas triquiñuelas del representante del Partido Liberal Constitucionalista y protegido de Carranza, Bernardino Mena Brito, en las elecciones de dicho año.

Carrillo había preparado con mucha antelación su llegada a la gubernatura, con dos grandes Congresos Obreros Socialistas, uno en Motul, su tierra natal, en marzo de 1918 y otro, aún más radical en Izamal, bajo su presidencia, en agosto de 1921, que se habían encargado de extender la organización de las llamadas Ligas de resistencia a pueblos y aldeas, así como a escuelas, servicios públicos, asociaciones incipientes de mujeres en la ciudad de Mérida, que fueron tejiendo una red de organizaciones que se reunían con regularidad y que podían actuar unidas en procesos electorales y sostener –lo que era aún más importante– una vida de promoción cultural propia, de trabajo colectivo y de ayuda mutua y demandas particulares, con un perfil redistributivo. Ello se tradujo en una aceleración de las medidas revolucionarias durante su mandato, sobre todo en lo agrario y lo cultural. El proceso se centró en la reivindicación por la tierra. Por ello no sorprende que el lema de su propaganda fuera la consigna zapatista ¡Tierra y Libertad!, escrita en tinta roja. La centralidad del tema agrario deriva del hecho de que la fuerza política de la oligarquía local tenía su núcleo principal en las haciendas henequeneras, así como en las casas comerciales y el sistema financiero. Ello planteó choques y contradicciones con organizaciones que tenían una tradición propia, ajena a la lucha agraria, como fue el caso de los sindicatos ferrocarrileros y de estibadores, como veremos más adelante. Entre el Congreso de Motul y el auge al de movilización carrillista en 1923, el número de “ligados” pasó de unos 28 mil a más de 90 mil afiliados, es decir, se triplicó en cinco años. Naturalmente, como explica Joseph, este incremento tuvo que apoyarse también en numerosos caciques locales, con dudosas credenciales ideológicas, pero con la experiencia y la fuerza de las armas para llevar a cabo las acciones necesarias. Carrillo era, además de un líder popular, un político pragmático. Para ejercer el poder recurría a alianzas cuestionables, pero necesarias cuando se trataba de una meta que él consideraba superior. Su asesinato, apenas dos años después de asumir el cargo, en enero de 1924, metió freno a las esperanzas del incipiente laboratorio de la revolución en Yucatán.⁵

Una segunda verdad, acaso menos conocida, pero igualmente válida, es que toda revolución genera, tarde o temprano, un movimiento antagónico de contrarrevolución. Un freno al impulso transformador y un esfuerzo, por lo general fallido, de retorno al viejo régimen. La muerte de Carrillo, el líder indiscutible del proyecto socializante en Yucatán, más el declive de la industria henequenera desde el fin de la I Guerra Mundial, y con este la reducción del caudal de ingresos para la gestión

estatal local (sumado al enorme desvío hacia las finanzas federales del constitucionalismo), frenaron el proyecto radical del ala socialista de la revolución en el estado, es decir, de su proyecto de Reforma Agraria y de transformación política y cultural. Tampoco el reformismo cardenista, años después, alcanzaría éxito en reanimar la Reforma Agraria en el estado, como sí fue el caso en otras zonas del centro del país, señaladamente en los ejidos colectivos de La Laguna, o de Lombardía y Nueva Italia. En el caso del henequén, se cometieron errores técnicos y políticos garrafales, que aceleraron el decaimiento de las otrora boyantes haciendas agroindustriales. Y detrás de este declive, que también vino de fuera, de la drástica caída de los precios del henequén y de la demanda de la fibra tras el fin de la I Guerra Mundial, se suscitó la caída del ferrocarril. La sociedad agraria semi esclavista del porfiriato, que describió John K. Turner en su *México Bárbaro*, sin embargo, estaba muerta y enterrada.⁶ La revolución no había sido inútil, pero tampoco se trató de una panacea milagrosa.

En este texto nos vamos a referir a los dos episodios huelguísticos mencionados, que marcan la distancia entre los gérmenes de la revolución y el inicio de su declive en Yucatán, señalados por el condicionante estructural que en ocasiones se pasa de lado o de plano se olvida al analizar la economía política de la revolución: la centralidad de las exportaciones de henequén en la península. Empezaremos por ahí, pasaremos a la huelga de 1911 y terminaremos con la paradoja de la huelga de 1922, estallada en contra del gobierno de Carrillo Puerto.

El oro verde y los ferrocarriles.

La mancuerna entre la creciente demanda por la fibra del henequén en el mercado internacional, especialmente desde Estados Unidos, que la utilizaba principalmente para la fabricación de cuerda para el empacado de productos agrícolas, y los ferrocarriles yucatecos, sería incomprensible sin la paralela expansión del comercio internacional y la acumulación de grandes capitales en Europa y los propios Estados Unidos en la segunda mitad del siglo XIX. México y América Latina habían contribuido durante el largo periodo virreinal, que duró tres siglos, a la acumulación originaria de capital, así bautizada por Marx, que se concentró en los países del norte de Europa (destacadamente Inglaterra, pero también en Holanda, Bélgica y secundariamente Alemania y los países al norte del Mar Báltico), con la intermediación de España y Portugal, que terciaron en la concentración del dinero metálico, el oro y la plata americanos, como lubricante del intercambio comercial en Europa y su expansión hacia el Oriente, particularmente a la India, que se transformaría en parte esencial del imperio británico desde mediados del siglo XIX, detrás de la Compañía de las Indias Orientales. El imperio británico impuso su liderazgo en el comercio y las finanzas internacionales, estableciendo desde el inicio la gran división internacional del trabajo entre países productores de materias primas de exportación, extraídas de países coloniales o dependientes, que se procesaban en escala creciente en los países industriales, donde el capitalismo había nacido y madurado.

Para América Latina, siguiendo una caracterización ingeniosa del economista argentino Carlos Díaz Alejandro, su inserción en el comercio internacional se fundó en una suerte de *lotería de materias primas*, de acuerdo con las disponibles en cada país. La vieja historia de dominio colonial se ha reproducido, con ciclos y variantes, hasta nuestros días. Cuba y el azúcar, Venezuela y el petróleo, Argentina, con el trigo y la carne; México, la plata y más tarde otros minerales industriales y productos agrícolas; Colombia y Brasil, el café; Bolivia, el estaño, el salitre y recientemente el gas; Chile, el cobre, el salitre y más tarde el vino.

Yucatán, en tanto que provincia poco integrada al México del siglo XIX, bien puede tratarse como una región semiautónoma, que se insertó al comercio internacional, como otros países centroamericanos, por medio de una sola materia prima, en este caso, el henequén. En cada circunstancia particular, las fluctuaciones de la demanda de la materia prima en cuestión en el mercado internacional repercutirían como sismos de magnitud potenciada en las sociedades locales respectivas. Fernando Benítez, en *Kí: El drama de un pueblo y una planta*, su reportaje histórico sobre el henequén en Yucatán, destaca el lado oscuro (el peonaje por deudas, el maltrato de los migrantes enganchados) de lo que al mismo tiempo explica el resplandor de la expansión en los ingresos y el gasto fastuoso de la clase oligárquica en la ciudad de Mérida: su mayor símbolo, el llamado Paseo de Montejo, que floreció durante el periodo del *boom* henequenero del final del porfiriato, junto a muchas de las grandes haciendas que circundaban la capital.⁷ Ahora bien, esta expansión de la producción henequenera y su llegada a los centros demandantes extranjeros a la velocidad necesaria hubiese sido imposible sin el concurso del ferrocarril.

Durante el porfiriato, y sobre todo a partir de los años de la década de 1880, la inversión estadounidense en los ferrocarriles, una vez completada la gigantesca tarea de establecer la comunicación entre los dos océanos, Atlántico y Pacífico, entre los estados de Nueva Inglaterra y California, se dedicó a la tarea de prolongar las líneas de conexión verticales entre el sur de Estados Unidos y México, así como otros proyectos hacia América Latina, con propósitos análogos. La capacidad productiva excedente en el ramo ferroviario y la necesidad derivada de la Revolución Industrial avanzada en el norte confluyeron para impulsar la construcción de la red ferroviaria en suelo mexicano. Así, en un par de décadas el panorama de México se pobló de caminos de hierro, sorteando uno de los obstáculos más pesados para el crecimiento económico de aquellos años, cuando los traslados de personas se realizaban por carros tirados por caballos, y mucha de la carga mercantil se llevaba a lomo de mulas.⁸ La exportación de plata del virreinato fue sustituida por la de minerales industriales como cobre, carbón, estaño, para alimentar a la insaciable garganta de la Revolución Industrial estadounidense. De paso, se incrementó el comercio interior y se redujeron drásticamente los costes de la producción nacional de diverso tipo, incluidos algunos productos agrícolas para el consumo doméstico y para la exportación. Ahora bien, esta revolución de las comunicaciones no había llegado por impulso propio hasta la península yucateca. Fue la demanda internacional del henequén la que indujo la respuesta económica indispensable: la construcción de un ferrocarril local. Tan es así, que la red ferroviaria yucateca no estableció entonces un vínculo directo con el centro de la república.

En Yucatán, curiosamente, la tarea de la planeación, instalación, financiamiento y mano de obra fueron predominantemente locales, aunque no así la tecnología. Allen Wells recoge un testimonio de Manuel Dondé, un importante comerciante exportador e importador local, al inicio de la construcción de la crucial línea entre Mérida y el puerto de Progreso, principal y casi única puerta de entrada y salida en gran escala de la península, en 1875:

“Si tenemos algo de qué estar orgullosos es de que todo el trabajo ha sido hecho por hijos de Yucatán, toda la futura gloria será para nuestra amada patria que no ha necesitado extranjeros para llevar adelante esta importante tarea; los capitalistas son yucatecos; un yucateco es el promotor, uno el ingeniero, así como los trabajadores. Gloria a Yucatán,” señaló Dondé.⁹

Es verdad que la presunción nacionalista resultaba un tanto exagerada, ya que la maquinaria y el equipo ferroviario fueron importados y financiados parcialmente por bancos extranjeros, y algunas de las posiciones de mando en la operación del sistema las ocuparon extranjeros, sobre todo en los primeros años. No obstante, es justo señalar que el impulso fundamental provino de la clase adinerada local, esperanzada en las ganancias rápidas derivadas del *boom* de demanda del “oro verde” y el discurso de Dondé, pronunciado antes de construir un solo kilómetro de vías, resultó profético.

Como afirma Wells: “Yucatán fue una de las pocas regiones en América Latina, y el único estado de la república mexicana, donde el sistema ferroviario en su totalidad –más de mil kilómetros de vías– fue ideado, construido, manejado y en gran medida financiado por capitalistas y trabajadores locales.” Varios factores contribuyeron a ello, en primer lugar, la geografía de la península, misma que por tener un suelo plano y resistente no exigió obras de ingeniería de gran calado. La red no requirió de un solo puente o túnel (por contraste, mencionemos el ferrocarril de Veracruz a la Ciudad de México); en consecuencia, la construcción de vías férreas resultaba más barata que los caminos para carros de ruedas y, sobre todo, inmensamente más productiva. La demanda internacional de la fibra era una realidad indiscutible y el financiamiento internacional estaba disponible, así como la capacidad local para coaligarse para su contratación y manejo.¹⁰ La centralización de capitales puede completar tareas aparentemente inalcanzables, siempre que la promesa de alcanzar altos rendimientos la justifique, y tal era, precisamente, el caso: la conexión “oro verde”-ferrocarriles-mercado internacional.¹¹

En fecha posterior al discurso de Dondé, otra figura paradigmática del desarrollo y despegue henequenero, tanto como promotor político, como beneficiario directo, el ingeniero y también gobernador del estado, Olegario Molina Solís, mencionado arriba, hizo un discurso acaso más elocuente que el de Dondé, en ocasión de la inauguración del Ferrocarril Peninsular, orientado a la conexión entre Mérida y Campeche, el 28 de julio de 1898. Pronunciado más de veinticinco años después del proyectado ferrocarril entre Mérida y Progreso (que sólo requirió 25 kms de vía), Molina podía hacer la referencia en sus palabras a que los “sueños de ayer” (*sus* sueños), se habrían convertido ya en “la hermosa realidad del hoy” (*su* realidad). Las comunicaciones, explicaba Molina:

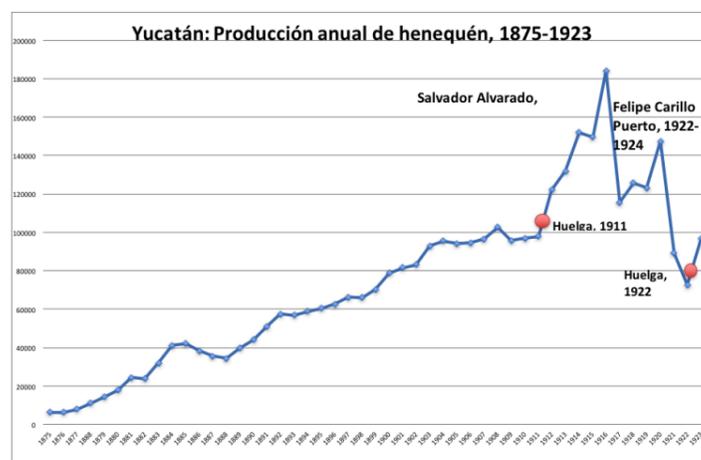
“...aminorando las distancias y reduciendo los precios del transporte, despiertan la actividad y energía de los individuos, *ante las perspectivas de utilidades y lucros*, antes no esperados, y los inducen a agruparse en colectividades en los lugares más inmediatos a las nuevas vías, lugares que gradualmente van ensanchando sus confines para convertirse, en breve tiempo, en centros poderosos del movimiento y de la actividad humana... Afluirá el capital, acudirán nuevos pobladores, y esos campos hoy incultos se cubrirán de doradas espigas que llevarán al hogar del agricultor las dulces *satisfacciones de la riqueza honradamente adquirida*”.¹²

¡Y vaya que *dulces satisfacciones* se habían producido en la familia directa y extendida de don Olegario! Según las investigaciones sobre la formación de su fortuna, esta transitó de una pequeña empresa que servía a las necesidades de mantenimiento del ferrocarril, a la posterior fundación de una casa de intermediación en la compra-venta de henequén en el mercado internacional y un *pacto secreto* con la principal empresa compradora, la International Harvester Co., lo que permitió la elevación de su participación en el porcentaje de pacas enviadas a Estados Unidos, del 36% en 1896 al 74% en 1913.¹³



La lista de haciendas y estaciones de otra línea férrea, construida más tarde y que conectaría a Mérida con Peto, al sureste de la capital, ilustra la *simbiosis* henequén-ferrocarril. De sobra está decir que sin la conexión Mérida-Progreso, otras líneas radiales y su influencia en el mercado interno carecerían de sentido. La línea en cuestión partía de la estación principal en Mérida y seguía “faldeando la carretera que va al pueblo de Kanasín, de donde continúa por terrenos de las haciendas San Manuel, Santa Rita, Teuitz, Tepich y Petectunich; entra a las calles de la Villa de Acanceh, penetra a los terrenos de las haciendas Xocmuc, Yaxcopoil y Santa Rita y a las calles del pueblo Tecoh, pasando en seguida por terrenos de las haciendas Lepán, Uayalceh, Xcanchacán, Hunabchen, Santa Cruz, Balanchechem, Luma, Xtuk; entra a las calles de la ciudad de Ticul y sigue sobre terrenos de las haciendas Belantunil, San Enrique, Xocneceh,...”¹⁴ Este primer párrafo añade los nombres de otras doce haciendas y ranchos, y cinco pueblos. Naturalmente, las cifras expuestas en la *Memoria* indican el predominio del henequén como primer producto de carga, pero también señalan la importancia que este ramal tuvo para el movimiento de personas y otro tipo de productos de consumo local: maíz, azúcar, pieles, tabaco, aguardiente, chicle, panela y animales de pie, como caballos, mulas, toros, vacas, cerdos y asnos, entre otros. Si se considera solamente el henequén, el maíz y el azúcar, el primero representó en toneladas el 64% de la carga, frente al 23 y 13% de maíz y azúcar, respectivamente, en el año de 1899. Entonces, pese a haberse desarrollado en los años del auge henequenero (que implicó un desplazamiento del uso de la tierra hacia la monoproducción), otros productos, como el maíz y el azúcar, no resultaron despreciables, lo que vale la pena considerar a la hora de evaluar los planes que, posteriormente, sobre todo bajo el impulso de Carrillo Puerto, inspiraron la esperanza de la autosuficiencia y diversificación agrícola en la península.

La *Memoria* que relatamos indica una elevadísima utilidad para el año en cuestión. En cuanto a ingresos anuales por pasaje, este tren, de alrededor de 150 kilómetros, movilizó a 238 mil personas, cuyos boletos representaron 37% de los ingresos de aquel año, correspondiendo a la carga el 63% restante. El henequén era el rey del ferrocarril (y de la economía regional), pero su séquito de personas y productos no era despreciable. Si se deducen todos los gastos (salarios, combustible, reparación de vías y de material rodante, herrería, carpintería, impresión de boletos y talonarios, así como gastos generales), la compañía calculó una utilidad líquida de alrededor del 45% antes de impuestos, que por tratarse de una concesión federal reciente eran casi nulos. Entonces, el ferrocarril podía ser también un gran negocio, aunque frágil y tan volátil como el precio del henequén en el mercado internacional.



La huelga de 1911

El 17 de abril de 1911, a eso de las 5 de la tarde se produjo un hecho insólito para la tradicional tranquilidad de la ciudad de Mérida. Un grupo de unos ciento cincuenta trabajadores ferrocarrileros, provenientes de los talleres que se ubicaban en una larga explanada conocida localmente como La Plancha, salieron en manifestación de protesta por la falta de pago de la quincena vencida, dirigiéndose a las oficinas de la *Revista de Mérida*, el periódico local de mayor circulación. Una comisión de ocho trabajadores, encabezada por el futuro líder Héctor Victoria, expuso la situación a los reporteros del diario, señalando que el subdirector de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), en ausencia del director señor Federico Blake, había ofrecido darles un anticipo de los salarios, lo que los obreros rechazaron, ante la flagrante contradicción entre el estricto cumplimiento que en el trabajo la compañía demandaba de los obreros y la falta de correspondencia con la obligación del pago puntual. Tras esta entrevista, el grupo de trabajadores se dirigió a la casa del señor doctor José Palomeque, entonces presidente del Consejo de Administración de los FUY, quien ofreció el pago para el día siguiente y una

investigación para descubrir los orígenes de la falla. Dado que el día 18 tampoco se realizó el pago por la mañana, una segunda manifestación volvió a las oficinas del diario y la comisión de obreros, dentro de la cual se encontraba el jefe de Talleres, Carlos Castro Morales (quien llegaría a ser gobernador del estado) y otros líderes naturales de notable proyección, como José Inés Peña y el propio Victoria (este último llegaría a ser diputado constituyente en Querétaro, y activo defensor del perfil radical del Artículo 123), expuso la situación a la redacción. En el diario se presentó el comisario de los ferrocarriles, Alberto Molina, quien indicó que podrían ir a la tesorería de la empresa a las 12 del día para cobrar sus haberes. Esta oferta calmó los ánimos y los trabajadores se retiraron. Sin embargo, la nueva oferta no se cumplió. Naturalmente, ello incendió aún más los ánimos y entonces la protesta sumó a más de cuatrocientos trabajadores, que optaron por ignorar nuevas visitas a las autoridades y trasladarse en cambio al domicilio de uno de sus compañeros, para redactar un pliego petitorio formal (un *memorial*, como se conocía a este documento ligado a la noción de una memoria de agravios y su camino de reparación), y para elegir a una junta de trabajadores provisional que los representara. La redacción correspondió a César A. González, un pasante de leyes que se puso a disposición del movimiento.¹⁵

El pliego petitorio o memorial dirigido al Consejo de Administración no se limitó al pago inmediato de sus jornales, sino que incluyó: 1) *reducción de la jornada de trabajo* a 9 horas (la jornada típica era de 10 horas, pero con frecuencia las sobrepasaba, según la tarea lo exigiese), 2) un *aumento de salarios* de 10% para el conjunto de los trabajadores de La Plancha, con algunas variantes por oficio (20% para los carpinteros, cuyo nivel se consideraba “muy exiguo”), nivelar a los maquinistas a 100 pesos al mes por lo menos; a los fogoneros, 45 pesos, 3) que la compañía proveyese los *gastos de alimentación* de los trabajadores que tuvieran que salir a cumplir sus labores fuera de Mérida; 4) que se pagaran a *doble jornal los trabajos realizados en domingos y los nocturnos* (que se denominaban “veladas”), 5) que los pagos quincenales fuesen puntuales los días 1 y 15, independientemente de que cayesen en día domingo o feriado, 6) la importante consideración de que los jefes “*traten con cortesía*” a sus empleados y subordinados, 7) que “el Consejo de Administración haga la *solemne promesa de no separar de su empleo a ninguno de los trabajadores que abandonaron sus labores para unirse al movimiento de protesta*”; todo ello, además de solicitar el pago íntegro del día en que habían invertido el tiempo de media jornada en redactar el memorial en cuestión. La Asamblea propuso un plazo que no excediera del 24 de abril para solucionar sus peticiones y seleccionó al señor José Inés Peña como intermediario de su respuesta. Peña entregó el documento el día 20 de abril por la mañana. En esa misma reunión se propuso ponerse en contacto con otros ferrocarrileros de la capital de la república, para recibir la información necesaria para constituir una sociedad para la defensa de sus intereses.

Este memorial, como puede observarse, forma parte de los antecedentes de la lucha obrera que se habría de imponer años más adelante a nivel nacional: organización sindical autónoma, seguridad en el empleo, aumentos salariales, reducción de la jornada, pago doble para trabajos en días festivos y nocturnos, trato digno a todos los trabajadores por los jefes. La altanería y despotismo generaba entonces una rabia y rechazo mayúsculo. Es notable la coincidencia con las demandas de otros grupos de trabajadores, tanto ferrocarrileros como de otros sectores de la manufactura y la industria hacia el final del porfiriato. En este sentido, la huelga de La Plancha no era propiamente una huelga “espontánea” o “loca”, sino parte de un proceso nacional de ejercicio autónomo de acciones reivindicativas de clase, una verdadera “Revolución Obrera dentro de la Revolución”, como demostró Bortz para la industria textil en Puebla y Tlaxcala.¹⁶

El Consejo de Administración de los FUY, sin embargo, tenía muy poca conciencia sobre los nuevos tiempos y respondió al memorial con una severidad propia del pasado reciente, disfrazada de un trato paternalista, pero autoritario, que había caracterizado las relaciones entre empresa y trabajadores. Allen Wells explica la semejanza en un cierto patrón paternalista más amplio, en las relaciones laborales de los ferrocarriles y el de las haciendas henequeneras, que parte del hecho de que se trataba de negocios quasi familiares, donde se trataba a los trabajadores como menores de edad (en los ferrocarriles); cuando no como animales de tiro (en las haciendas), donde el perfil indígena era mucho más acusado y el peonaje por deudas una tradición secular.

Así, en respuesta al memorial, mismo que había sido redactado en un tono que advertía un claro entendimiento de la lucha de clases entre los obreros, el Consejo de Administración rechazó el noventa por ciento de las demandas: sobre el aumento de jornales señaló que estaban “a nivel”, y que “aún aventajan” a los salarios de los talleres en la ciudad (lo cual era cierto). Sobre el maltrato a los trabajadores, simplemente lo negó: “no tiene memoria de queja alguna” y afirmó que los trabajadores eran tratados por sus respectivos jefes “con toda la consideración que han merecido por su buen comportamiento” (simplemente falso). Rechazó igualmente el pago del medio día no laborado por la redacción del memorial, pero afirmaba, en tono *conciliador*, que no era “su voluntad despedir trabajadores” (absolutamente falso). Las únicas concesiones fueron el pasar de 10 a 9 horas de trabajo al día, el pago de los domingos a una vez y media veces el nivel del jornal normal, así como ajustar los sueldos de ciertas categorías, como maquinistas y fogoneros, según la extensión de las corridas en las diferentes líneas (lo que dejaba fuera a la inmensa mayoría de las demás ocupaciones y servía de cuña para dividir al conjunto).

Por último, sobre la circunstancia de que al “...apelar Ustedes a *los medios inusitados que inician*, no para exponer sus deseos, *sino para imponerlos*, no está en consonancia con sus proceder anteriores, en que *la más perfecta armonía ha predominado entre jefes y empleados*”, insistió el Consejo como mantra.¹⁷ Los “medios inusitados” eran pues su máxima preocupación. Además de *los medios inusitados*, si bien menos peligrosos en la superficie, estaban las *palabras inusitadas*. En la introducción a su memorial, donde más de doscientos cincuenta trabajadores suscribieron con puño y letra sus demandas, con nombre y apellido, en una notable demostración de unidad (pocas veces es factible observar en los archivos laborales tal cantidad de firmas apoyando una petición, ya que ello equivale a autoseñalarse como “agitador”), se podía leer:

“En la actualidad se suscitan grandes cuestiones entre los capitalistas y obreros en todo el mundo. Estas controversias son generalmente motivadas por *la ambición insaciable de los capitalistas, de aumentar más y más sus caudales*, con perjuicio de los obreros, mas como quiera que éstos *han llegado a sentirse heridos en su dignidad*, y perjudicados aun en sus necesidades más apremiantes, (porque) los jornales no bastan (para) satisfacerlas, han tomado el acuerdo de agruparse para oponerse a ese desquiciamiento social...”¹⁸

Los mecánicos, maquinistas, fogoneros, carpinteros especializados, herreros y otras especialidades firmaban un documento que habla de lucha entre capitalistas y obreros, que denunciaba la existencia de “*un pequeño grupo de hombres, desposeídos de todo sentimiento de amor y consideración a sus ciudadanos* (que) se ha adueñado de la situación económica en nuestro Estado”, y añadía tras la enumeración de sus demandas que estas eran “justas”, incluida la reducción de la jornada a 9 horas de trabajo al día (petición que enlazan con la existencia de la jornada de 8 horas ya vigente en otros países) y el *cese de “los malos tratamientos de palabra que recibimos constantemente de nuestros superiores”*.¹⁹ El tono mismo del documento indicaba al Consejo de Administración que el adversario no estaba al nivel de los peones acasillados de las haciendas de algunos de sus accionistas por ellos representados, de ahí que en su respuesta plantease que la lucha entre el capital y el trabajo era “un asunto de los grandes centros industriales extranjeros”, y que “en nuestro país no ocurre ciertamente.”²⁰ Pero vaya que ocurría.

A la negativa general sobre el memorial (con sus concesiones menores) expuesta por el Consejo, los obreros de La Plancha se opusieron con firmeza, lo que hizo que la huelga estallase al día siguiente. La enorme mayoría paró, más hubo suficientes esquirols para echar a andar los trenes. Pese a la promesa de mantener sus empleos, la empresa comenzó a contratar a nuevos trabajadores casi de inmediato. Eso provocó que apareciera el miedo a perder sus plazas, lo que, aunado a la ausencia de fondo de resistencia, pronto se tradujo en la propuesta de renegociar el levantamiento de la huelga. Había pasado algo más de una semana del estallido (o dos a partir de las manifestaciones públicas). La empresa, envalentonada, retiró la oferta de conservación de los puestos de trabajo. Argumentó que “había sido válida por unos días”, antes de iniciar la contratación de nuevos trabajadores, a quienes ahora no tendría razón para despedir. Los obreros recurrieron entonces al gobernador para mediar, el general porfirista Luis C. Curiel, quien los reprendió en privado sobre la decisión del estallido del paro, aunque aceptó realizar una entrevista con el Consejo de Administración de los FUY esa misma noche. Desde luego, en la reunión

terminó por coincidir con el propio Consejo, tanto en contra de los obreros rebeldes, como en la pertinencia de sólo recontractar al personal necesario. Los líderes de la Unión habían intentado también la mediación del presidente Porfirio Díaz, bajo el argumento de que había peligro de perder vidas al estar corriendo los trenes empleados que “nunca han corrido máquinas”.²¹ Su gestión tampoco prosperó. Al final, dieciocho maquinistas, veintiséis mecánicos y ciento veinticinco carpinteros (los más fáciles de sustituir), fueron despedidos al levantarse el paro. El comité de representantes (ahora la directiva de la *Unión Obrera de los FUY*) decidió no retornar al trabajo, en solidaridad con el grupo de despedidos y en congruencia con la noción de preservar su liderazgo moral. Mientras tanto, acaso el logro más relevante del movimiento fue precisamente que se formalizara la emergencia de una nueva organización laboral democrática. Una derrota inmediata, parcial, pero un paso adelante en el proceso de la creación de organismos autónomos de ferrocarrileros.

Vista en perspectiva, la huelga ferrocarrilera de abril de 1911 fue pues un antecedente importante, “desde dentro”, de lo que fue la “importación” de la Revolución mexicana desde fuera, por medio del general Salvador Alvarado y su ejército en la península de Yucatán. El “desde fuera” tenía pues cierto asidero “desde dentro”. Muchos ferrocarrileros fueron maderistas, así como sectores de las clases medias, intelectuales y artesanos urbanos (es verdad que como unos islotes en el mar de la población rural, con apenas rudimentos de conciencia política).²² Pese a que la chispa que encendió los ánimos de los trabajadores de La Plancha fue un factor esencialmente económico y de carácter espontáneo (la falta de pago puntual del salario), el pliego petitorio y el tono de la argumentación del sindicato en gestación mostraron un carácter abiertamente político, además del económico. Para pedir aumentos de salario, los comisionados escribieron sin vacilar sobre la explotación capital/trabajo, tendieron lazos hacia la explotación a los “jornaleros” del campo y aludieron a la concentración extrema de la riqueza local por un pequeño grupo, “sin amor” a los ciudadanos. No sorprende que algunos de los líderes del estallido pasaran a formar parte del grupo selecto de políticos influyentes en el proceso revolucionario nacional, como Héctor Victoria, diputado al constituyente queretano; o que alcanzaran puestos muy altos, como el de director del FUY y gobernador del estado, caso de Carlos Castro Morales (aliado cercano de Alvarado), como señalamos atrás, o de líderes morales de muchos años en La Plancha, como Claudio Sacramento, quien también participó en la huelga ferrocarrilera de 1922, donde, como veremos, perdió trágicamente la vida.

Otra conclusión del balance de la huelga de abril de 1911 es que fue el inicio del fin del aparente trato paternalista en las relaciones laborales del FUY. Se impuso el garrote y se escondió la zanahoria, aunque se guardaron las formas. A pesar de ello, se produjo un avance hacia la organización sindical autónoma de los ferroviarios. Si se observa la gráfica sobre las exportaciones del henequén en el largo plazo, se puede deducir fácilmente el por qué, unos años más adelante, los trabajadores del ferrocarril pudieron beneficiarse de la triple coincidencia entre: 1) el máximo *boom* exportador de la fibra, 2) la entrada del gobernador interino Salvador Alvarado y 3) el fortalecimiento de la Unión Obrera y su posterior fusión con el sindicato de los empleados ferroviarios, en la Liga Obrera Ferrocarrilera (LOF). Así, paradójicamente, pese a la militarización de los trenes en Yucatán, así como en el resto del país, entre 1915 y 1918, lo que básicamente canceló la posibilidad de estallar huelgas por considerarlas actos de traición a la patria (al menos “la patria” de la facción que controlase en ese momento los trenes), para Yucatán se tradujo en beneficios salariales, estabilidad en el empleo y fortalecimiento de la organización sindical en los FUY. Este panorama había cambiado radicalmente hacia 1922 (como también lo indica la gráfica de las exportaciones henequeneras en el largo plazo).

La huelga de 1922

En uno de los pocos trabajos dedicados a la situación de los trabajadores ferrocarrileros yucatecos en los años veinte, Daniela Spenser se detiene a analizar las causas y aparentes contradicciones que entraña el estallido de la huelga ferrocarrilera en 1922, la época del arranque del gobierno de perfil socialista de Felipe Carrillo Puerto.²³ A diferencia de la huelga de 1911, de carácter local y esencialmente “ofensivo”, al plantear reivindicaciones económicas inmediatas, la huelga de 1922 tuvo un carácter “defensivo”, una reacción a la decisión de un recorte de plazas en el FUY, vinculada además con una disputa por el predominio (o titularidad) del contrato colectivo de trabajo entre dos agrupaciones sindicales rivales, la Liga Obrera Ferrocarrilera (LOF) (heredera de la Unión Obrera de los Ferrocarriles surgida en 1911) y una nueva agrupación, cuyo núcleo partía de los trabajadores administrativos del ferrocarril, que tomó el nombre de Liga de Empleados Ferrocarrileros Torres y Acosta. Los apellidos Torres y Acosta correspondían a dos partidarios y mártires del movimiento del Partido Socialista del Sureste. Fortino Torres, herrero, y Julio Acosta, carpintero, ferrocarrileros que eran representantes en una Junta Computadora de votos para diputados realizada el 1 de agosto de 1918, mismo día en que fueron baleados por el licenciado Víctor J. Manzanilla, un operador político del partido liberal, quien les disparó a quemarropa por negarse a extender una credencial de ganador al candidato de dicho partido. Manzanilla huyó, bajo el cobijo de las autoridades de entonces y no se le procesó. Juan Rico, *La huelga de junio*, Mérida, Yucatán, 1922. Al seleccionar los apellidos mencionados, se establecía una clara vinculación política entre la segunda agrupación sindical y el gobierno entrante de Carrillo Puerto, pocos años después de aquellos sucesos.

¿De dónde provenían, pues, las dos Ligas? Empecemos con la LOF. Esta última fue el resultado de la fusión, promovida por el general Alvarado, de las dos agrupaciones que existían en el FUY a su llegada a Yucatán, como ya se mencionó. Entre las primeras medidas de Alvarado al entrar en Yucatán se encontraba la incautación de la compañía ferroviaria por el nuevo gobierno, instrumento decisivo para su política comercial, y en la medida que existían entonces dos sindicatos: la Unión Obrera de los Ferrocarriles y la Alianza Mutualista de Empleados de los Ferrocarriles, se promovió la unificación de ambos en un solo organismo, donde confluyeran los obreros de los departamentos productivos y los empleados de cuello blanco. La Unión y la Alianza se convirtieron en la Liga Obrera, la LOF, desde 1915. La orientación de Alvarado en favor de los derechos laborales de los trabajadores urbanos se tradujo en una mejoría sustancial para los afiliados, sin mediar una gran confrontación de clase, sino más bien por medio de negociaciones internas. Este proceso es indicativo del carácter decisivo de la intervención estatal en las negociaciones sindicales en general, por una parte, y expresión de la bonanza henequenera, por la otra. La LOF se fortaleció a lo largo de los tres años de la administración de Alvarado. Cabe añadir que otras agrupaciones obreras, especialmente del puerto de Progreso, los estibadores, obtuvieron también concesiones muy considerables en esos años. Puede decirse que ambos grupos habían alcanzado una posición de privilegio relativo frente a sectores menos organizados de los trabajadores urbanos y, desde luego, de los rurales.

Ahora bien, a la llegada de Carrillo a la gubernatura, la economía de la mono exportación llevaba ya tres años en crisis, y la política del Partido Socialista se orientó a pedir sacrificios a aquellos sectores que se consideraba estaban en condición de hacerlo. Así, ferrocarrileros y estibadores fueron puestos en la mira. Se trataba de disminuir plazas o bajar salarios, o bien, alguna combinación de ambos. Por supuesto, ninguno de los dos grupos quería perder nada de lo ganado. Entonces, a la inversa de la política de unificación sindical de Alvarado en los FUY, Carrillo indujo la contraria: la formación de un sindicato paralelo que disputara la hegemonía a la LOF, y así se fundó la Liga de Empleados Ferrocarrileros Torres y Acosta, cuyo núcleo lo constituyeron los trabajadores administrativos del FUY, pero también añadidos de sectores de cierto nivel jerárquico de La Plancha, por ejemplo, viejos fundadores de la LOF y dirigentes en la huelga de 1911, como Claudio Sacramento, jefe de Carpintería, y Gregorio Misset, del departamento de Hojalatería. Juan Rico, un periodista vinculado a la CROM de Morones, fue enviado a Yucatán para tratar de mediar entre ambas organizaciones, pero su postura no era del todo neutral. En su libro-reportaje sobre los acontecimientos, que ya hemos citado, señala, por ejemplo, que la LOF había estado “siempre gobernada por elementos obreros, con exclusión absoluta de los empleados”, por estar estos en minoría. De ahí que, según su interpretación, los empleados “hostilizados” resolvieran organizarse en forma independiente, en tanto que la LOF se habría quedado “con los trabajadores del músculo”.²⁵ Deja Rico de lado, precisamente, la influencia de Carrillo y del Partido Socialista en el proceso, en favor de la Liga Torres y Acosta, influencia absolutamente decisiva.²⁶

Para los trabajadores, la opción de a qué organismo adscribirse no era trivial. Si bien la mayoría se mantenía en las filas de la LOF, con su historial de éxitos, sobre todo entre el personal productivo de la empresa; la Liga Torres y Acosta se presentaba como “el futuro” de un proyecto socialista a nivel del Estado. Los empleados, que por ser minoría tenían pocas posibilidades de sobresalir como dirigentes de la LOF, optaron por seguir la directriz de integrarse al segundo sindicato, que se había sumado ya a la Liga Central de resistencia del Partido Socialista. En cambio, ni la LOF, ni la Federación de Estibadores en Progreso (en alianza cercana con los estibadores del puerto de Veracruz) aceptaron integrarse al partido, celosos de su autonomía (y privilegios).

Entre tanto, empeoraba la situación económica de los FUY y del puerto de Progreso. Desde 1919, técnicos gubernamentales sugerían que el número de estibadores en el puerto debería ser de unos quinientos empleados, y el real fluctuaba en torno a los dos mil. Esta sobre-capacidad hacía que se subdividieran las labores de carga en tres o cuatro tramos y con cargos excesivos al público, impuestos por el monopolio de la Federación de Trabajadores del puerto, que llevaron a algún visitante extranjero a hablar de la ciudad como de Retroprogreso, en lugar de Progreso. Ante la imposibilidad de doblegar a la Federación y sus alianzas externas, Carrillo buscaba alternativas al notorio cuello de botella. Este era de tal magnitud, que se empezó a discutir la construcción de un segundo puerto de cabotaje internacional que compitiera con el de Progreso en una ciudad pequeña, Telchac, cercana a su natal Motul, proyecto que nunca se concretó.²⁷

Por su parte, los FUY tenían sus propias complicaciones internas, incluidas elevadas deudas e incluso un retraso por salarios vencidos a su plantilla laboral. Así las cosas, tras la firma del nuevo contrato colectivo con la Liga Torres y Acosta, en diciembre de 1921, los FUY se proponían echar a andar ciertas economías y recortes. Entonces, la LOF desconoció el contrato firmado entre los FUY y la liga Torres y Acosta, y se dedicó a extender la propaganda con las asociaciones con las que tenía vínculos cercanos, especialmente los estibadores de Progreso y Veracruz, los electricistas de Mérida, y otros grupos más bien pequeños. Lamentablemente, el ambiente al interior de las instalaciones ferroviarias se volvió un campo de batalla entre afiliados rivales. Los enfrentamientos llegaron en varias ocasiones a más que palabras, hasta que en una trágica jornada, el 24 de mayo de 1922, los dos líderes mencionados atrás, Sacramento y Misset, que no solamente habían aceptado integrarse a la Liga Torres y Acosta, sino que habían decidido aportar su experiencia como sindicalistas y dirigentes naturales en sus puestos de trabajo (ambos habían participado activamente en la gestión y construcción de casas para trabajadores en la colonia de ferrocarrileros Jesús Carranza, por ejemplo), fueron víctimas de un ataque de los propios ferrocarrileros vinculados a la LOF (o acaso por individuos enviados *exprofeso*), donde perdieron la vida.²⁸ Un tercer trabajador, Pomposo de la Fuente, murió ese mismo día en la madrugada, baleado en su camino a casa por otros trabajadores (presumiblemente de la LOF), por haberse acercado a presentar sus condolencias al velorio de Claudio Sacramento, de quien era amigo cercano (tanto Sacramento como Misset tenían seguidores fieles en ambas ligas), pese a estar afiliado a la LOF.²⁹ Los acontecimientos generaron algunas detenciones y enrarecieron aún más el ambiente.

Casi dos semanas más adelante se desencadenó por fin una huelga defensiva, encabezada por la LOF y apoyada por sus aliados fuera del estado, orientada a defender tanto sus puestos de trabajo en riesgo (por la caída del volumen de carga de ferrocarril), como su papel hegemónico entre los obreros del ferrocarril. Todo ello, en definitiva, en contraposición al gobierno de Carrillo Puerto. La huelga estalló el martes 6 de junio y duró diez días, sin conseguir sus propósitos (la titularidad del contrato y la conservación de las plazas), aunque sí alcanzó la fuerza suficiente (sobre todo por el apoyo de los estibadores de Progreso y Veracruz), como para detener una liquidación completa de la LOF. Eventualmente, con la intervención de Carrillo, se procuró respetar los puestos de trabajo de los huelguistas (con excepción de los trabajadores que estaban esperando juicio por los acontecimientos de mayo), y se pactó el ingreso al ferrocarril de 50% de trabajadores por liga, es decir, unos seiscientos trabajadores por “bando”, para una plantilla de unos mil doscientos obreros, aproximadamente un 20% más reducida, que la tradicional. En adelante, sin embargo, la Liga Torres y Acosta tendría el mayor peso en las negociaciones sindicales, hasta la futura integración del Sindicato Peninsular y, posteriormente, del Sindicato Nacional de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), correspondiendo a Yucatán la sección 37.

Reflexiones finales

En este texto hemos podido observar cómo el carácter de la economía monoexportadora del henequén, íntimamente unida a la economía internacional, condiciona todo el entorno de la economía y sociedad yucatecas del periodo del porfiriato tardío y la Revolución. Primero, constituyó la base de la concentración y centralización extremas del poder económico y político en manos de lo que ha pasado a la historia como la oligarquía de las grandes haciendas (la Casta Divina), que acaparó tanto la tierra como la comercialización, las finanzas y el poder político. Debajo de esta élite, convivía otro grupo significativo de agricultores privilegiados, pero subordinados a la punta de la pirámide. Le seguían sectores medios urbanos, ligados a los servicios, actividades educativas y culturales, artesanado y comercialización en pequeño, un minúsculo proletariado industrial y, muy por debajo, un amplio volumen de jornaleros y peones acasillados de las haciendas.

La centralidad de las exportaciones del henequén, como piedra angular del sistema, indujo el peculiar proceso de construcción del sistema local exitoso de ferrocarriles, orgullosamente yucatanense, que permitió dar salida a la fibra y animar la comercialización de otros productos agrícolas y ganaderos, lo que fomentó un moderado mercado interno y una movilidad de personas nunca vista con anterioridad. El henequén y los ferrocarriles crecieron juntos, como mellizos, bajo criterios semejantes y bajo la propiedad de las mismas familias. La red ferroviaria eventualmente se consolidó en los FUY, hacia 1907. Las relaciones laborales con los ferrocarrileros tuvieron un carácter paternalista, con los pros y contras que para el bienestar del trabajo significaba. Concesiones más o menos arbitrarias, pero claramente superiores a las de otras negociaciones manufactureras.

La Revolución confrontó este orden de cosas. Si bien venía “desde fuera”, la gestión del general Salvador Alvarado logró poner de rodillas, así sea por un tiempo breve, a la Casta Divina. Implantó medidas de regulación estatal del comercio henequenero, que elevaron la recaudación y financiaron reformas educativas, políticas y sociales liberales: una tímida reforma agraria, un código laboral progresista, la eliminación de las medidas más odiosas en el trato a los peones e indígenas en las haciendas. Acaso sin tener conciencia de ello, la sociedad yucateca se revolucionó gracias al *boom* del oro verde, ligado a la demanda excepcional de la I Guerra Mundial. Pero el auge terminó junto con el fin de la conflagración internacional. La caída de los precios del henequén marcó el declive de las exportaciones y la recesión se apoderó de la economía en la península por varios años. La lucha interna se profundizó y facilitó el florecimiento algo artificial del Partido Socialista del Sureste, que se radicalizó bajo el liderazgo de Felipe Carrillo Puerto. Bajo este contexto, Carrillo llegó a la gubernatura del estado e intentó llevar las medidas reformistas de Alvarado mucho más lejos, hacia un programa socialista local, que pretendía extenderse a su región y e incluso a nivel nacional. Su proyecto fracasó. Es verdad que fue cortado de tajo por el asesinato del líder, pero estaba además condicionado por numerosos factores: la debilidad del mercado del henequén, los celos políticos desde el centro de la república, la presencia nunca eliminada de la oligarquía local, así como la debilidad social y cultural de su base social más sólida, la de los trabajadores rurales.

Como ilustración de estas tendencias, procuramos revisar con algún detalle los resultados de dos huelgas ferrocarrileras. La de 1911, situada antes de la entrada de la Revolución a la península, que se puede interpretar como antecedente de los gérmenes locales de protesta local. Un “sublevación” de tipo moral, sobre la falta de pago salarial, se proyecta en un memorial de “pequeñas grandes demandas”, sobre el recorte a la jornada, mejoras salariales, fin del maltrato de los jefes, necesidad de una organización obrera autónoma. El balance inmediato es negativo, se producen algunos despidos y se rechaza la mayoría de las demandas, pero se concreta la organización de un nuevo sindicato con un liderazgo con amplia autoridad política y moral. Un paso adelante.

En un pasaje bien conocido del *Manifiesto Comunista* de 1848, se señala: “A veces los obreros triunfan, pero es un triunfo efímero. El verdadero resultado de sus luchas no es el éxito inmediato, sino la unión cada vez más extensa de los obreros”. Bajo este criterio, la huelga ferrocarrilera de 1911 contribuyó a la unidad al interior del movimiento ferrocarrilero, fundó una organización propia y extendió las miras de sus trabajadores hacia los acontecimientos políticos nacionales e incluso internacionales. Por el contrario, la segunda huelga ferrocarrilera discutida, la de 1922, forzada por presiones derivadas de la recesión económica local y la del FUY en particular, reveló las condiciones de la competencia entre los obreros (en primera instancia por el trabajo mismo, pero también entre intereses de unos sectores de la industria frente a los trabajadores rurales, foco del interés del Partido Socialista), y dicha competencia se fomentó a nivel local, al interior de la plantilla de ferrocarrileros, con la presencia de un segundo sindicato favorecido por el gobierno de Carrillo. El efecto de la lucha intergremial cobró incluso tres vidas de líderes obreros reconocidos entre la base de los ferrocarrileros. Ese tipo de heridas perduró en la memoria del trabajo y afectó la búsqueda de la convivencia fraternal, un resultado lamentable en la perspectiva de la unidad de acción inmediata. El proyecto del gobierno socialista de Carrillo se había debilitado con la derrota de un aliado potencial para el futuro (además de los enormes obstáculos estructurales que enfrentaba). Dos pasos atrás.

MIRADA FERROVIARIA, es una publicación electrónica cuatrimestral editada por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17, página web: <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx, Editor responsable: Román Moreno. Reserva de Uso Exclusivo: En trámite, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Luis Rodríguez, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de la última modificación: 28 de abril de 2017.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación, sea de manera total o parcial, por cualquier medio impreso o electrónico, sin el previo permiso escrito emitido por el CNPPCF de la Secretaría de Cultura. Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.



inicio
sobre nosotros
normas editoriales
números anteriores