

Cruce de caminos

Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo “benévolo” y el corporativismo “socialista”

The Yucatecan railroads during the Revolution: between “benevolent” paternalism and “socialist” corporatism

Marcos T Águila, Jeffrey Bortz

Marcos T Águila: Profesor-investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco.

Contacto: marcost.aguila@gmail.com

Jeffrey Bortz: Profesor-investigador de la Appalachian State University, Carolina del Norte.

Resumen

En este ensayo revisaremos los grandes rasgos de la transformación en las relaciones laborales de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) durante la Revolución. Además, haremos una pequeña muestra de cómo se expresó en la trayectoria laboral de trabajadores de base y abordaremos la construcción de las líneas, la interdependencia con el negocio de la monoexportación del henequén y la resistencia colectiva expresada en tres huelgas emblemáticas (1911, 1922 y 1935). Por último, dirigiremos una breve mirada al impacto individual de esta trayectoria.

Palabras clave: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, huelgas, relaciones laborales, corporativismo ferrocarrilero, sindicalismo.

Abstract

In this essay we will review the broad features of the transformation in the labor relations of the United Railways of Yucatán (FUY) during the Revolution. We will also make a small sample of how it was expressed in the labor trajectory of rank-and-file workers and we will address the construction of the lines, the interdependence with the henequen mono-export business and the collective resistance expressed in three emblematic strikes (1911, 1922 and 1935). Finally, we will take a brief look at the individual impact of this trajectory.

Keywords: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, strikes, labor relations, railroad corporatism, unionism.

Introducción

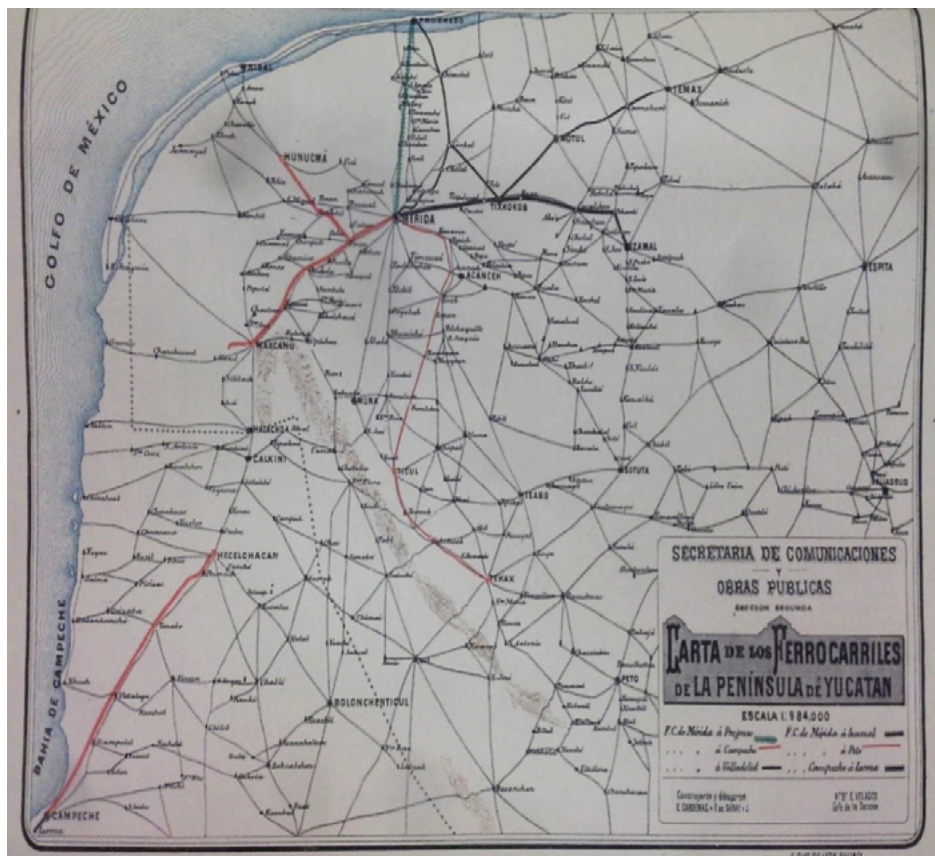
La gestión laboral de los ferrocarriles en Yucatán se modificó profundamente por el impacto de la Revolución mexicana. Dicha transformación evolucionó, de manera algo desconcertante, al pasar de una orientación paternalista de perfil autoritario, característica del periodo anterior a la Revolución, sin sindicatos, a un paternalismo de tono benévolo, bajo un sindicato único, con la gestión que encabezó el general Salvador Alvarado, entre 1915 y 1918; y se deslizó poco a poco hacia formas de cogestión corporativa con la intervención directa de un sindicato influenciado por los gobiernos posrevolucionarios, hacia los años veinte y treinta, con el Partido Socialista del Sureste. La administración adquirió entonces un perfil corporativista, con retórica “socialista”. En otras palabras, se pasó de una gestión laboral sin sindicatos a otra en la que el sindicato llegó a encabezar la administración misma de la empresa; de una administración privada y con finanzas relativamente sanas a una administración semiprivada con finanzas exhaustas. En 1935, tras una huelga que encabezaron los ferrocarrileros del entonces Sindicato Ferrocarrilero Peninsular (SFP) y que fue secundada por numerosos aliados, se llegó a ceder al SFP el control del Consejo de Administración de los Ferrocarriles yucatecos.¹ La experiencia del SFP fue un ensayo regional del experimento más amplio (y fallido) de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, entre 1938 y 1940.²

Para entenderlo, haremos una pequeña muestra de cómo se expresó en la trayectoria laboral de trabajadores de base y abordaremos la construcción de las líneas, la interdependencia con el negocio de la monoexportación del henequén y la resistencia colectiva expresada en tres huelgas emblemáticas (1911, 1922 y 1935). Por último, dirigiremos una breve mirada al impacto individual de esta trayectoria.

Los trenes en 1910

Al despuntar el año de 1910, cuando la Revolución mexicana insinuaba apenas su profundidad, detrás de la disputa por la Presidencia entre el todopoderoso general Porfirio Díaz y la cabeza de la oposición liberal democrática, el licenciado Francisco I. Madero, un civil de origen acomodado de la provincia, el panorama de los ferrocarriles yucatecos era promisorio. En dicho año icónico, la red ferroviaria regional consistía en una amplia telaraña con su epicentro en Mérida, que abarcaba brazos que conducían a distancias relativamente remotas, como Campeche, al oeste (200 kilómetros) y Valladolid, al este (240 kilómetros), así como Peto, al sur (197 kilómetros). Otros ramales se orientaban a distancias más cortas, como hacia Izamal (67 kilómetros), Conkal (42 kilómetros), Hunucmá (37 kilómetros) y Ticul (78 kilómetros). La red tenía, a su vez, una única salida al mar en el tramo más estratégico de todos, el que unía a Mérida con el puerto de Progreso, a sólo 37 kilómetros de distancia por vía ancha. El tramo recorre una línea recta norte-sur (hay que recordar que la mayor parte de la extensión de Yucatán es una amplia plataforma plana casi perfecta). Progreso recibía también carga y pasaje por otra línea proveniente del este, de vía angosta (a través de Conkal). Todas estas líneas troncales se abastecían de una red de otros 600 kilómetros de líneas secundarias, que incursionaban al interior de las haciendas, y de un último segmento de cientos de kilómetros que penetraban a los plantíos del henequén con las pequeñas máquinas Decauville, importadas de Francia.

Tal era, en resumen, el estado del sistema ferroviario regional en 1910. A manera de embudo, todos los caminos desembocaban o podían finalmente trasladar a hombres o mercancías sea a Mérida, sea a Progreso, el puerto de exportación principal en el estado. Cada una de las líneas alimentadoras había tenido inversionistas particulares y fechas de inicio y terminación distintas, desde mediados de la década de 1870, mas todas se fusionaron eventualmente en la empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), en el año de 1902. Los FUY constituyeron una empresa de relevancia nacional; ocupaban el lugar número 13 entre las veinte empresas y bancos más importantes de México en 1910, según la investigación del profesor José Luis Ceceña.³ Cabe mencionar que siete de las veinte empresas líderes eran ferroviarias, encabezadas por supuesto por Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), con cerca del 42% del capital total del grupo. En conjunto, las siete sumaban más de la mitad del total (57.3%). Dos empresas mineras extranjeras alcanzaban 14.6%, cuatro bancos con capitales mixtos 9% y dos petroleras, también extranjeras, 8%, con predominio de capitales ingleses y estadounidenses. En cuanto a la propiedad y gestión administrativa, el caso de los FUY (y para entonces también de los FNM), fueron una excepción, pues eran responsabilidad de mexicanos.



Ferrocarriles en la Península, 1899⁴

Para nadie es un secreto que la red ferroviaria en Yucatán surgió como una respuesta local a la demanda insatisfecha, en ciertos momentos insaciable, de la agricultura semi-industrializada de los Estados Unidos, que requería de cordeles para fabricar sacos para manipular su producción de granos, así como materia prima para la fabricación de cuerdas para la navegación marítima, en el contexto del despegue de la Revolución Industrial en aquel país. La producción henequenera fue uno más de los numerosos nudos estructurales de dependencia entre los centros industriales y las economías subdesarrolladas, productoras de materias primas, en la periferia tecnológicamente atrasada.⁵ Durante las últimas dos décadas del siglo XIX y las primeras dos del XX, Yucatán se transformó en el proveedor casi monopolístico de la fibra, lo que generó una economía monoexportadora de altísima dependencia en la demanda externa.

Como explica Allen Wells, Yucatán se distinguió en todo de América Latina, como uno de los muy pocos espacios en que grupos de inversionistas locales lograron impulsar un sistema ferroviario propio, planeado, dirigido y administrado localmente.⁶ Así, la historia de la formación de los FUY distó del proceso de construcción de las líneas férreas en la meseta central y hacia la frontera norte de México, en el hecho de que la inversión, la dirección del proceso de instalación de las líneas y su futura administración se pusieron en marcha por capitales yucatanenses y no por empresas extranjeras, lo que se ha destacado con cierto orgullo en la historiografía regional. No obstante, este acento regionalista minimiza dos particularidades que reducen el brillo de dicha narrativa: primero, el recurso a fuentes de financiamiento extranjero para el desarrollo de secciones de las líneas y segundo, la dependencia estructural en lo que corresponde a la maquinaria y equipo, cuyo origen era la importación. De esta manera, Yucatán mantuvo el mismo nivel de atraso tecnológico que el resto del sistema ferroviario de México.⁷ Los FUY no procuraron establecer una conexión con el centro del país, sino con el mercado internacional del henequén, como si se tratara de un país extranjero. Todo el sistema tuvo pocas conexiones “hacia atrás”, como en el resto del país, salvo parte del mantenimiento de los carros y equipo, que se concentró en los talleres de La Plancha, en el centro de Mérida.⁸ No obstante, el ferrocarril aceleró procesos económicos, sociales y culturales de su entorno inmediato, más allá de ser un vehículo para el comercio exterior. Relacionó a las poblaciones alejadas y amplió hasta cierto punto los mercados

regionales. La introducción paulatina del dinero en las transacciones contribuyó, también, a disolver las antiguas relaciones sociales.

Mérida

Como dejamos asentado, la conexión entre la capital política y económica de la península, Mérida, con el puerto de Progreso, era la llave del tráfico más lucrativo del sistema. Mérida constituía la meca de la economía, la cultura y el poder (lo que ha cambiado poco hasta nuestros días). En 1877, Mérida contaba con alrededor de 30 mil habitantes. En 1895, con el impulso de los ferrocarriles, alcanzó los 37 mil habitantes y para 1910 contaba con 63 mil meridianos, más del doble que en la era pre-ferroviaria. Durante los años de la Revolución, lejos de disminuir, como ocurrió en las ciudades importantes del centro de México, azotadas por la guerra civil (Cuernavaca perdió 44% de su población entre 1910 y 1921), la población de Mérida alcanzó las 79 mil almas en 1921 (algo así como la cuarta parte de la población del estado). Naturalmente, en Mérida se congregaba la crema y nata de la oligarquía yucateca. Esta oligarquía, que fuera un estrato privilegiado desde sus orígenes coloniales, adquirió una forma piramidal con el aumento extraordinario del precio de la fibra. Con la reiteración de los ciclos, la pirámide llegó a volverse extrema. En la base se encontraban algunos cientos de pequeños y medianos hacendados (300 a 500 familias según el cálculo del general Salvador Alvarado), que sufrieron y gozaron, alternativamente, de la montaña rusa de alzas y bajas del mercado, y que tendieron a vivir con un endeudamiento permanente. En la parte intermedia se encontraban hacendados ricos, con mayores extensiones de terreno y con algún grado de diversificación de sus negocios, como la compra de predios y casas urbanas, el comercio y la construcción. Mientras que, en la cúspide, se encontraba un número muy pequeño de alianzas familiares por clan (los Escalante, Peón, Ancona, Rendón, Cantón, Ponce; así como los Molina y los Montes, de integración más reciente), que añadían a sus propiedades agrícolas directas el control de otras plantaciones, que disponían de una casa comercial exportadora e importadora con sedes en Progreso y Mérida, que participaban en el sector bancario nacional e internacional, así como en el negocio de los trenes y que, finalmente, en una concentración extrema de poder, negociaban alianzas estratégicas, tanto con las compañías extranjeras compradoras de la fibra (International Harvester y Henry Peabody, principalmente), como con el poder político federal en la Ciudad de México, donde el viejo general Díaz otorgaba el “premio” de la gubernatura del Estado. Esto último catapultaba el poder del clan, seleccionado alternativamente, hacia nuevos negocios ligados a la construcción de infraestructura pública y el reparto de puestos de gobierno entre sus familiares.⁹

Es muy relevante señalar que, *debajo de la pirámide* de poder oligárquico descrito, como el verdadero sustento de la misma, se encontraban: primero, una fuerza laboral agrícola que alcanzaba a más de 100 mil personas, entre peones acasillados en condiciones de semi-esclavitud, muchos de ellos provenientes de migraciones forzadas desde distintas partes de México; una porción de trabajadores semi-industriales, encargados de la operación de las máquinas desfibradoras, y trabajadores del transporte y mantenimiento, dentro del ámbito físico de las haciendas productoras. En segundo lugar, se encontraban los trabajadores de los ferrocarriles, los portuarios y los de servicios de comercialización y financieros. Estos grupos alcanzarían, en conjunto, la suma de unos tres mil trabajadores, correspondiendo a los ferrocarrileros aproximadamente la mitad. Sin embargo, este sector tenía un peso social muy superior a dicha cifra, ya que si se considera la actividad de las familias (digamos unos cuatro miembros en promedio), ya estaríamos hablando de unas doce mil personas, concentradas en las dos principales ciudades. Todo este conglomerado conformaba la operación de la economía de plantación, con algunos pocos lazos derivados de la misma hacia otras ramas productivas. De hecho, entre los planes de expansión de los negocios de la oligarquía regional deben mencionarse esfuerzos por disponer de una flota naviera, que pudiese extender el control del sistema a la transportación marítima (lo que nunca logró despegar de modo significativo), o algún grado de industrialización de la fibra, misma que tampoco alcanzó a crecer como negocio autónomo, sino hasta la época cardenista.¹⁰

Los FUY, un engranaje del negocio henequenero

Lo anterior nos permite comprender cuál fue la lógica de operación de la economía de plantación y monoexportación. Esta partía de negocios familiares expandidos, donde los ferrocarriles constituían sólo un engranaje del conjunto, en los que naturalmente se adoptó *un perfil de administración laboral paternalista*.¹¹ La administración general de los negocios oscilaba desde el autoritarismo más extremo en el campo (que en ocasiones rondaba la semiesclavitud),

hasta una de carácter más benévolo en la ciudad. Esta característica derivó de la condición estructural de un mercado laboral con escasez de mano de obra calificada. No obstante, quien mandaba en los ferrocarriles era el administrador de la empresa, a través de su Consejo de Administración. Esto no admitía duda. Los trabajadores podían hacer peticiones, solicitudes atentas de reparación de daños o pedir ayudas derivadas de crisis familiares, enfermedades o accidentes, pero era el Consejo el que tomaba las decisiones que consideraba pertinentes, mientras el trabajador debía simplemente acatar las mismas. Al menos este era el *formato visible* del ejercicio de la dominación cotidiana. Como veremos, con frecuencia sorprendente, los trabajadores desobedecieron las normas o reglamentos en *forma soterrada* o “invisible”.

Cabe reiterar, que en la toma de decisiones económicas y laborales en el ferrocarril no se pensaba exclusivamente en la rentabilidad de los trenes, sino en *el negocio integrado de la hacienda, la comercialización, el transporte y la financiación del proceso de exportación del henequén*. Como escribió Wells, “la fibra mantenía el pan y la mantequilla de los ferrocarriles”:¹² la interdependencia entre el henequén y el ferrocarril, en ese orden, distingue a la administración de los FUY de otros ferrocarriles del centro del país, como por ejemplo, el Ferrocarril Mexicano, de propiedad inglesa, o el Sudpacífico, estadounidense, cuyos intereses fundamentales eran la rentabilidad exclusiva del negocio de los trenes. De ahí que la administración laboral, en estas y otras líneas privadas extranjeras durante el porfiriato, se ajustara a la perspectiva tradicional de la empresa privada de la época: buscar elevar la productividad y los ingresos del ferrocarril mediante la disciplina y organización tayloristas del trabajo, con salarios relativamente altos (más altos que en los FUY), eludiendo el perfil paternalista (relación patrón-cliente) característico de Yucatán.¹³ Vale la pena hacer notar que, mientras la militarización de los trenes durante la Revolución en la mayor parte del país, entre 1914 y 1917, representó la suspensión de derechos de la masa de los ferrocarrileros, en Yucatán, en cambio, fortaleció su situación legal y sus derechos.

¿Cuánto cambió el perfil paternalista en las relaciones laborales del ferrocarril con el control de facto de las fuerzas revolucionarias? *Hubo un cambio significativo, aunque más de forma que de fondo, como veremos*. Tras la victoria militar del general Alvarado, se produjo una muy rápida intervención ejecutiva en la gestión estatal de la economía de plantación a través de dos “pinzas”: la incautación *de facto* de los FUY y el control progresivo de la Comisión Reguladora de Precios del Henequén, cuyo origen se encontraba en la resistencia, de algunos años atrás, de un grupo de productores frente a las presiones hacia la baja de los precios de la fibra, encabezados por el clan Molina-Montes. El control de los FUY y la Reguladora bastaron para desplazar al clan más poderoso de entonces de su intervención a la baja en el precio y hacia arriba en el volumen de la fibra hacia los Estados Unidos, ya que cortó con la dependencia del crédito en efectivo a cambio del henequén en especie entre Montes y los pequeños y medianos productores. Estos últimos pudieron ahora, con Alvarado, acudir a vender su fibra a la nueva Reguladora, asegurando un precio proporcional al del mercado. La nueva Reguladora recuperaba de esta manera el poder comercial para negociar el precio de la fibra a nombre del Estado, como vendedora casi única en el mercado internacional. La nueva Reguladora desplazó a Montes frente a la International Harvester o cualquier otro comprador. Como resultado, el precio del henequén se llegó a multiplicar por 3.5 veces (es decir, que subió en su mejor momento 350%). El clan Molina-Montes tuvo que emigrar a Cuba. Alvarado pudo entonces disponer de una renta extraordinaria y creciente durante los tres años de su gestión (1915-1918). Las ganancias no fueron exclusivas para su administración, sino que repartió las utilidades entre los productores participantes, en proporción a sus cosechas, y transfirió al comando carrancista del centro del país grandes volúmenes de efectivo para financiar batallas cruciales. Al mismo tiempo, pudo disponer aún de una porción importante para la construcción de escuelas, campos deportivos, viviendas y otras obras de beneficio colectivo.¹⁴ Lógicamente, el *boom* también tuvo consecuencias favorables para los ferrocarriles. Entre 1906 y 1914 las ganancias brutas de los ferrocarriles obtuvieron un promedio de 686 mil pesos al año. Si se recorta el periodo al de la Revolución, es decir, de 1910 a 1914, el promedio sube a 1 millón 105 mil pesos por año. Lo sorprendente es que para 1915 dichas ganancias se multiplicaron casi por tres: ascendieron a 3 millones, 151 mil pesos.¹⁵

En consecuencia, con Alvarado se produjeron también condiciones para introducir cambios progresistas en la gestión laboral de los FUY, comenzando con la salida de los empleados de Molina y Montes del Consejo de Administración y él asumiendo las riendas del mismo, lo que acentuó un paternalismo “benévolo” y una retórica socialista. Un año después, aproximadamente, Alvarado instaló a uno de sus aliados más cercanos, el mecánico ferrocarrilero Carlos Castro Morales, uno de los veteranos dirigentes de la primera huelga ferrocarrilera en la historia

de Yucatán, la de 1911, como presidente del Consejo de Administración. Ello no hizo desaparecer los lazos más profundos de la relación clientelar en el estado, ni en los ferrocarriles, pero la nueva modalidad de patronazgo, esta vez revolucionario, tuvo un efecto positivo, así fuera transitorio, sobre el lado obrero de la ecuación capital-trabajo. Alvarado se aseguró de ofrecer facilidades a la organización del sindicalismo en el estado, particularmente en Mérida y también en Progreso. En ambas ciudades, acaso buscando imitar el ejemplo de Álvaro Obregón en la Ciudad de México, se procuró que el perfil ideológico del “nuevo” sindicalismo yucateco se acercara al de la Casa del Obrero Mundial, que pregona un apoliticismo anarquista, pero que, en los hechos, buscaba el apoyo obrero a la gestión estatal a cambio de concesiones económicas y jurídicas. La posibilidad de esta gestión pro-laboral tuvo siempre como soporte indispensable la bonanza del ciclo económico del henequén. Ello equivale a decir que declinaría también, inevitablemente, con la llegada de vacas flacas; lo que ocurrió casi inmediatamente después de la finalización de la Primera Guerra Mundial, hacia 1918. El declive ya no pudo ser administrado por Alvarado, a quien Carranza desplazó de su proyecto de reforma social en Yucatán, celoso de sus éxitos e independencia política.

Antes de la intervención revolucionaria alvaradista, había dos organizaciones de trabajadores ferroviarios en los FUY: los contratados para la operación y mantenimiento de los trenes (la Unión Obrera de los Ferrocarriles de Yucatán), por un lado, y los trabajadores de oficina y telegrafistas, (la Alianza Mutualista de Empleados del Ferrocarril), por otro. Con el auspicio de Alvarado, se fundó la noble Liga Obrera Ferrocarrilera (LOF), que unificó a las dos agrupaciones mencionadas en un solo sindicato. La LOF estuvo entre las primeras organizaciones en gozar de las conquistas de la nueva ley laboral en Yucatán, que incluía la jornada de 8 horas, el derecho a la sindicalización y a la contratación colectiva. En marzo de 1915 se instaló una sucursal de la Casa del Obrero Mundial en Mérida. Asistieron a su fundación las uniones Corporativa de Barberos, Regeneradora de Alarifes, Obrera de Alarifes, Carpinteros, Fundidores y Panaderos; así como las cooperativas de Mecánicos Electricistas y de Conductores de Carruajes, lo mismo que las Ligas de Reporteros, Tipógrafos, Talabarteros, Zapateros, Plateros y Profesores, entre otros gremios, lo que mostraba también, indirectamente, el limitado avance de la manufactura moderna en el Estado.¹⁶

Para poner el proceso en perspectiva, en Yucatán la industria era casi inexistente a mediados del siglo XIX. Había solamente pequeños sectores urbanos de artesanos vinculados a oficios como la herrería, la carpintería, la construcción, las artes gráficas, la elaboración de ropa y otros, mas no una fuerza urbana asalariada, menos aún organizada. Las primeras organizaciones laborales en Mérida tuvieron un perfil católico, como la Sociedad de Fomento y Mejoras Materiales (1833) y la Sociedad Jesús María (1849), cuyos proyectos colectivos se orientaron a crear escuelas y talleres de oficios, para preparar aprendices o generar socorros para enfrentar la enfermedad. El lema de estas asociaciones era “Dios, Unión y Trabajo”.¹⁷ Durante el porfiriato, el panorama cambió poco a poco, tanto a nivel federal, como local. La expansión de las exportaciones del henequén trajo consigo al ferrocarril y alrededor suyo demanda de manufacturas sencillas y, sobre todo, un notable crecimiento de la infraestructura de servicios urbana y de la industria de la construcción. Además, provocó un movimiento migratorio notable, tanto de trabajadores como de clases medias e intelectuales, con inclinaciones progresistas y, en algunos casos, francamente socialistas y anarcosindicalistas.

El sindicalismo ferrocarrilero anterior a la llegada de Alvarado había avanzado en un grado significativo, con un sesgo ideológico influido por estas ideas del anarcosindicalismo y liberalismo radicales. El proceso de acercamiento paulatino entre grupos de trabajadores e ideas de cambio era sólo cuestión de tiempo. Maestros y artesanos, obreros y algunos sectores de clase media urbana, participaron activamente en campañas de oposición al gobernador Olegario Molina durante su primer mandato, entre 1902-1906 y, sobre todo, en la lucha electoral en contra de su reelección, iniciada en ese último año. La reelección se produjo y el movimiento fue derrotado. Hubo también participación de la oposición en otras campañas políticas para puestos de dirección política local, como presidencias municipales y, unos pocos años más adelante, acaso más intensamente, durante la campaña presidencial del candidato Francisco I. Madero. La visita de Madero a Yucatán, en junio de 1909, convocó en Mérida a millares. Estos antecedentes indican que, en el estado, muchos trabajadores iniciaron su experiencia de participación social en el ámbito político, con anterioridad a la lucha económica sindical; es decir, no en el sentido tradicional, de las demandas económicas hacia las políticas.

Tres huelgas, una sola tendencia: 1911, 1922, 1935

Una forma sintética de caracterizar los cambios en el rol del sindicato y su vínculo con la administración de los asuntos políticos, así como dentro de la negociación al interior de los FUY, es la evolución de tres conflictos de huelga protagonizados por los obreros del riel, que corresponden a los años de 1911, 1922 y 1935. En estas tres huelgas no participaron todos los departamentos de los FUY por igual, salvo en la de 1935, que no se restringió sólo al sector ferrocarrilero, sino que abarcó un amplio espectro regional (maestros, cordeleros, portuarios, transportistas, comerciantes en solidaridad). Aunque cabe señalar que el Departamento de Talleres de La Plancha, en el centro de Mérida, así como los portuarios de Progreso, intervinieron en todas y cada una. Esta serie de huelgas no abarca la totalidad de las mismas en el periodo, pero muestra un arraigo progresivo del poder sindical dentro de los ferrocarriles yucatecos en el transcurso de las dos décadas que van del porfiriato al cardenismo. Como es natural, este ascenso del poder sindical, desde su virtual inexistencia (1911), hasta su firme institucionalización y alcance político (1935), modificó las condiciones de la gestión laboral de los FUY.

La huelga de 1911 fue iniciada en los Talleres de La Plancha con un paro de labores “espontáneo”, en el sentido de que no fue encabezado por una dirección sindical formal (la misma fue electa de manera improvisada). Tampoco fueron avisadas las autoridades estatales o la administración de la empresa, sino que se enteraron sobre la base de hechos consumados. El paro se extendió por varios días. El motivo de la explosión de descontento fue la falta de pago puntual de los jornales devengados, por parte de la administración. Los mecánicos eligieron de manera muy rápida y por asamblea a una representación de notable capacidad política para exigir el pago expedito de los jornales,¹⁸ y aventuraron nuevas exigencias en el marco de un extenso “Memorial”, redactado el 18 de abril, donde solicitaron finalizar las prácticas de abusos en el trato de algunos jefes y la reducción de la jornada laboral, además de un aumento salarial del 10%, aparte del asunto de los pagos puntuales. El texto recogía un sentido de orgullo lastimado, derivado de “malos tratamientos de palabra que recibimos constantemente de nuestros superiores...”, entre otros reclamos. Inicialmente, el Consejo de Administración respondió con otro memorándum, de tono superficialmente paternalista y condescendiente. En él, negaba el maltrato, sostenía que los salarios estaban a nivel (incluso por encima de los salarios en ocupaciones semejantes fuera de los Talleres de los FUY) y finalizaba con un ultimátum para la vuelta al trabajo. Los trabajadores de La Plancha, en su inmensa mayoría, resistieron las presiones, mas algunos conductores accedieron a mover los trenes, lo que debilitó el paro. Enseguida, la administración procedió a contratar a personal sustituto. La representación de base y autónoma procuró evitar los despidos y ofreció levantar la huelga si se otorgaban algunas concesiones. Propuso la intervención mediadora del gobernador o de funcionarios federales, pero la administración de los FUY decidió imponer la disciplina como una lección a los obreros insurrectos y se opuso a respetar los puestos de trabajo de un número importante de obreros, a quienes había logrado sustituir con el respaldo de los gobiernos regional y federal. En total, 18 maquinistas, 26 mecánicos y 125 carpinteros fueron cesados. Los dirigentes electos por asamblea se negaron a aceptar el retorno a sus propios puestos de trabajo si no se cumplía el retorno de sus compañeros despedidos, así que también fueron a la calle. Por otro lado, también hubo concesiones: se pasó de 10 a 9 horas de trabajo al día, hubo un ajuste escalafonario entre los trenistas (sector que había colaborado con la empresa) y se aceptó el pago de medio día adicional los domingos. El sabor inmediato para los obreros fue el de una derrota, aunque detrás de la misma se inició un proceso de organización autónoma y la gran mayoría de los cesados regresó al trabajo poco tiempo después, incluyendo a sus líderes. En este sentido, a mediano plazo, la huelga fue un paso hacia adelante en la organización de los ferrocarrileros.¹⁹ Algo había cambiado. Como contestó el Consejo de Administración al Memorial del Comité de representantes obreros, con sorpresa: “La circunstancia de 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”.²⁰ Era el tiempo del paternalismo autoritario: paternalismo de palabra, individual y a cuenta gotas; autoritarismo de hecho. Pero era también el principio del fin de las decisiones unilaterales de la empresa. De hecho, el 1 de marzo de 1913 entró en vigor un nuevo Reglamento de empleados y operarios, con veinte cláusulas detalladas, que constituía un avance importante para los ferrocarrileros organizados, con la participación de otras organizaciones aliadas, como la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, en pláticas celebradas en la Ciudad de México y con intervención de funcionarios federales y miembros del Consejo de Administración de los FUY.²¹

1922

La segunda huelga que analizaremos ocurrió en el verano de 1922, distante tan sólo una década de la de mecánicos de 1911, pero a enorme distancia social, por la experiencia revolucionaria vivida en la península. La huelga reflejó importantes cambios en el panorama, tanto del ferrocarril como del Estado, que estaba ya entonces bajo la gubernatura del líder socialista Felipe Carrillo Puerto. Carrillo tomó posesión en febrero de 1922 y desde su discurso de aceptación del cargo fijó sus prioridades políticas y sociales, derivadas de los resolutivos del Partido Socialista del Sureste (PSS), es decir, de su propia manufactura. Así, además de la toma de protesta oficial tradicional, de “hacer cumplir la Constitución Federal y la del Estado”, añadió: “igualmente protesto cumplir y hacer cumplir los postulados de los Congresos Obreros de Motul e Izamal”.²² Dichos Congresos, celebrados en 1918 y 1921, respectivamente, se habían caracterizado por reivindicar las demandas tradicionales del socialismo, pero en particular habían enfatizado la urgencia de reformar la situación de opresión en el campo y distribuir la tierra a los campesinos. En Izamal, por ejemplo, en uno de los resolutivos se expuso: “Considerando que nadie es propietario exclusivo de la tierra, como nadie lo es de la luz ni del aire... será preciso que los señores propietarios se resignen algo para aliviar las necesidades de la mayoría... *Todo hombre tiene derecho a obtener por medio del trabajo lo que significa su bienestar, directamente de las fuentes naturales, lo cual quiere decir que todo hombre tiene derecho a un pedazo de tierra...*”.²³ Entonces: primero, los campesinos y peones agrícolas; luego, los demás sectores populares. Los ferrocarrileros, con condiciones laborales relativamente avanzadas, no entraban en el primer orden de prioridad.

En su propaganda oficial, el lema oficial del nuevo gobierno era ¡Tierra y Libertad! ¿El camino? Profundizar por el sendero andado: el fortalecimiento de las llamadas Ligas de Resistencia, que ya contaban con algunos años de experiencia y eran el instrumento organizativo fundamental del PSS. Estas ligas fueron el corazón del movimiento carrillista, pero reflejaban muy distintos intereses particulares por tipo de organización, sea en el campo, sea en la ciudad, y en los diferentes grupos, como empleados públicos, mujeres, maestros o trabajadores de otros gremios. Las Ligas eran su fuerza y eran también su debilidad. Su fuerza, porque expresaban una capacidad de movilización popular creciente, sobre todo en el campo; su debilidad, porque el partido y los distintos liderazgos tenían sus propios intereses sectoriales o locales, y no todos los grupos organizados aceptaban sumarse acriticamente al PSS. Tal era el caso de los ferrocarrileros de Mérida y los estibadores de Progreso. En palabras de Gilbert M. Joseph: “Los esfuerzos de Carrillo por manipular la política sindical y restringir las demandas salariales, constantemente ascendentes durante la crisis económica de la posguerra, indignaron a muchos de los varios millares de estibadores y ferrocarrileros bien pagados de la región”.²⁴ Estos grupos no deseaban sumarse a las Ligas de Resistencia.

En el estudio de la huelga ferroviaria de 1922 es preciso tener en cuenta que Carrillo Puerto llega a la gubernatura de Yucatán con una economía regional en franco retroceso, en agudo contraste con las condiciones en las que la tomó Alvarado. En 1919, tras la salida de Alvarado, entraron a Yucatán 37.6 millones de dólares a cambio de 141 mil 414 toneladas de henequén para exportación, es decir, que se pagaron en promedio 265 dólares por tonelada. En 1922 entraron sólo 6.2 millones de dólares por 63 mil 997 toneladas de la fibra, es decir, que se pagaron 96 dólares por tonelada. El precio había bajado a poco más de un tercio, la exportación a menos de la mitad y el ingreso en dólares era apenas superior al 16% del obtenido tan sólo tres años atrás.²⁵ Los FUY enfrentaban, adicionalmente, una abultada deuda, que pesaba sobre sus finanzas. La llamada huelga inglesa. El empréstito se había contratado en junio de 1910, época de crecimiento, a través del financiero Henry Schroeder, por 825 mil libras, que representaban 4 millones 125 mil pesos (aproximadamente 18% del valor de la empresa), al 5% anual. Los pagos semestrales se realizaron puntualmente los primeros años, pero hacia 1919 se fueron retrasando, primero por meses y luego por años. El pago de 1920 se realizó *dos años después*, en octubre de 1922.²⁶

En contraste, las promesas del PSS y de Carrillo eran muy elevadas. En el mismo discurso de la toma de posesión, Carrillo había expresado: “Mucho es lo que tiene frente a sí el gobierno y es necesario procurar que todo se haga: hay que abrir caminos... hay que fundar muchas escuelas, cuantas escuelas sean necesarias para que los niños y Ustedes aprendan a leer y escribir, y, sobre todo, para que aprendan el castellano y puedan hacer valer todos sus derechos; hay que sembrar todos los montes de Yucatán... La tierra es de Ustedes. Ustedes han nacido aquí, aquí han crecido, aquí han gastado su vida, encorvados en el campo cortando pencas para el amo que se ha apoderado de la tierra. Pero Ustedes la van a recuperar de acuerdo con las nuevas leyes, que reconocen ese legítimo derecho”.²⁷

La prioridad rural, el declive de la economía y la centralización política en las Ligas, condicionaron la intervención del gobierno en los FUY desde principios de 1922. La intervención se produjo en el sentido de sostener el sistema ferroviario, a costa del sindicato único, la LOF. Para ello, fue necesario fomentar la aparición de un sindicato rival, a fin de imponer un recorte de personal, que resultaba indispensable para dar respiro a las finanzas de los FUY. El conflicto que se generó –una especie de choque de trenes–, produjo un doloroso paso atrás en la unidad de los ferrocarrileros, pese a la orientación socialista de Carrillo.²⁸ En las condiciones de declive de la demanda de carga y pasaje, la administración de los FUY planteó un recorte de alrededor del 20% de la plantilla durante la revisión del Contrato de 1922. La LOF, naturalmente, se oponía con tenacidad. En previsión de ello, con anterioridad y por intervención del PSS de Carrillo, se indujo la organización de un nuevo sindicato afín al gobierno, formado principalmente a partir de empleados de oficina (organizados originalmente en la extinta Alianza Mutualista de Empleados del Ferrocarril, nacida en 1911) y algunos dirigentes clave que, provenientes de la LOF, habían ascendido a jefes intermedios en ciertos departamentos de Talleres. Este pequeño grupo estratégico de dirigentes con autoridad era afín al proyecto carrillista, y logró atraer a obreros de la LOF a la nueva Liga.

El nuevo sindicato nació el 25 de noviembre de 1921, se afilió inmediatamente a la Liga Central de Resistencia del Partido Socialista y tomó el sugerente nombre de Liga de Resistencia Torres y Acosta (LRTyA). Los apellidos correspondían a dos activistas ferrocarrileros (Fortino Torres y Julio Acosta) del PSS, que habían sido asesinados por un pistolero en el marco de las elecciones para diputados locales en Mérida, en agosto de 1918.²⁹ La nueva LRTyA expresaba, pues, su afinidad con el PSS desde el nombre. Naturalmente, el Consejo de Administración de los FUY optó por pactar con ellos un acuerdo de revisión del Contrato, en el que se ajustaba la plantilla a mil 200 trabajadores (lo que dejaba sin trabajo regular a unos 200) y se estipulaba un “reparto equitativo”, en que se contrataría a 600 afiliados a la LOF (titular anterior del Contrato) y 600 para la nueva LRTyA. Pero lejos de existir un ambiente de cooperación de las dos organizaciones, se produjo una animadversión mutua, particularmente de la LOF contra la LRTyA. La LOF desconoció el acuerdo del nuevo contrato y llamó a una huelga para recuperar la titularidad del mismo. El personal de base de la LOF estaba enardecido contra los empleados de la nueva liga, lo que se traduciría en muchos enfrentamientos verbales e incluso físicos. Este fue el caldo de cultivo de una tragedia en la que tres sindicalistas destacados, dos de la LRTyA (exdirigentes históricos de la LOF) y uno de la LOF, perdieron la vida. Los dos primeros fueron Claudio Sacramento y Gregorio Misset, víctimas de un ataque de miembros de la LOF, y el tercero, Pomposo de la Fuente, permanecía como integrante de esta última antes de fallecer. No se supo con precisión la manera en que Sacramento y Misset fueron asesinados. Pomposo De la Fuente murió atacado durante la noche, luego de asistir al funeral de su amigo, Claudio Sacramento.

Tras estos eventos violentos, algunos miembros de la LOF fueron detenidos, por lo que la antigua Liga decidió tensar el músculo contra la Administración de los FUY y el gobierno de Carrillo. Echó mano de sus fieles aliados del puerto de Progreso, igualmente enfrentados al nuevo gobierno. Los estibadores progreseños, a su vez, tenían una firme alianza con los estibadores de Veracruz. Así nacieron las huelgas de junio, a las que se refiere Juan Rico en su libro. La magnitud de las huelgas fue grande y se extendieron por diez días. La mayor presión provino de los trabajadores marítimos. Rico no era un observador imparcial, sino un dirigente de la CROM de la Ciudad de México y simpatizante de Carrillo. La CROM hizo lo posible para mediar entre ambas ligas y buscar una solución de compromiso y, efectivamente, no se produjo la aniquilación de ninguna. Se integraron a trabajar la mayoría de los trabajadores de la LOF rijosos, pero se procedió a un recorte parcial y la Liga Torres y Acosta fue la que se mantuvo como sindicato mayoritario. La división de la representación obrera, sin embargo, significó un paso atrás para los ferrocarrileros. La situación de debilidad relativa del sindicato se mantuvo por años, y en tales condiciones hubo que sortear el pesado golpe derivado del impacto de la Gran Depresión sobre la región henequenera, al inicio de los años treinta. Tras el asesinato de Carrillo Puerto, en enero de 1924, el proyecto del PSS perdió impulso. Diez años después, en un viaje proselitista al sureste, Vicente Lombardo Toledano declaró: “Por todo Yucatán busqué el legado de Felipe Carrillo y no lo encontré en ninguna parte”.³⁰ El proceso de reparto agrario se había detenido y la oligarquía local se sentía algo más tranquila, aunque en muy poco tiempo la habría de alcanzar el activismo cardenista. El legado complejo de Carrillo Puerto estaba allí. La Liga Torres y Acosta gestionó las relaciones laborales con los FUY hasta 1933, cuando se funda el Sindicato Ferrocarrilero Peninsular (SFP).

1935

La tercera huelga bajo escrutinio ocurrió dos años después de la fundación del SFP, y fue encabezada por el mismo, por una suma de agravios económicos, aunque con un contexto de oposición al gobierno local mucho más amplio; tanto, que la huelga secundada por sectores de maestros, comerciantes, alijadores recalcitrantes de Progreso y el nuevo contingente de cordeleros, desembocó en el derrocamiento del gobernador César Alayola Barrera y su sustitución por su secretario de gobierno, Fernando López Cárdenas, con el beneplácito del presidente Lázaro Cárdenas.³¹ Alayola, alineado con la política del callismo, había expresado resistencias abiertas al proyecto de Reforma Agraria iniciado en el Estado, pero desde junio de 1935, con la expulsión de Plutarco Elías Calles del país, la sobrevivencia política local exigía alinearse del lado de Cárdenas, como lo entendió López Cárdenas.

En contraste con la huelga de La Plancha de 1911, cuyo principal logro lo constituyó el conservar la organización sindical que desembocó en la LOF; la huelga ferrocarrilera de 1935 finalizó con la caída del gobernador del estado y, además, con una concesión sin precedentes: la transferencia de la dirección del Consejo de Administración de los FUY, es decir, ¡al sindicato!, con el apoyo de la Secretaría de Comunicaciones, que entonces dirigía el general Francisco Mújica. Este paso resultó un antecedente significativo para la experiencia (fallida) de la llamada Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, entre 1938 y 1940.³² Ambos esfuerzos toparon con la contradicción, entre la función sindical de elevar las condiciones de trabajo y salario, y la condición de las empresas con graves dificultades económicas.

El pliego petitorio del SFP en 1935 incluía, entre sus veintiún demandas: el pago del día domingo, quince días de vacaciones, más días festivos obligatorios, el pago de tiempo extra, la elevación del salario a los telefonistas, el cumplimiento de las jubilaciones, entre otras demandas económicas, además del finiquito de los adeudos vencidos, por incapacidad económica de la empresa. La situación de los FUY era angustiosa. Hacia 1935 debían aún 17 millones de pesos a sus acreedores y sus ingresos mensuales iban en declive, lo que los había forzado a posponer el pago de la nómina.³³ Los empleados de Talleres habían disminuido mucho por efecto de la Gran Depresión, a sólo 270 trabajadores en 1932, cuando el estándar en los años de prosperidad era de 500.³⁴ No es extraño, entonces, que ante la amenaza de la huelga ferrocarrilera en septiembre, Alayola señalara que “la verdadera realidad de la empresa implica serios problemas”.³⁵ El ambiente de las protestas en la última semana de septiembre era muy caldeado. El día 30, simpatizantes del SFP llevaban mantas en las calles de Mérida que decían, entre otras cosas: “Abajo las juntas rompehuelgas de Conciliación y Arbitraje”, “El callismo en Yucatán llega a su fin”, Trueba Urbina y Sales Díaz (miembros del Consejo de Administración), “vampiros del Ferrocarril”. Un par de días después, manifestantes en apoyo al gobierno, organizados por el PSS portaban sus propias pancartas: “César Alayola está con los obreros y campesinos”, “Los sindicatos rojos están con el Partido Socialista del Sureste”, “La Revolución ha triunfado, nosotros la sostendremos”. La organización de la segunda marcha, por parte del gobierno, era transparente,³⁶ pero no sería suficiente para sostener al gobernador. El 2 de octubre estalló la huelga ferrocarrilera y se volcó el apoyo multitudinario de los enemigos del gobierno local y aliados del SFP: los estibadores de Progreso, los cordeleros, los maestros radicales de las escuelas Artículo 123, así como otras organizaciones de trabajadores agrícolas y peones, vinculados con los anarquistas de la CGT. El punto de confluencia radicaba en detener los avances del reparto agrario, lo mismo que en el rechazo a la política del gobierno local. A nivel nacional, el secretario general de Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), Alfredo Navarrete, realizó declaraciones a favor del SFP. Un par de días después de estallada, la radio continuaba la cruzada contra el gobierno. Un dirigente del magisterio, Mario Zavala, además de secundar a los ferrocarrileros locales, criticaba los pasos dados en el terreno agrario: “Nuestro grito es ‘tierra para los campesinos’; tierra para ellos, pero no para caciques, ya que no queremos más amos, ni de levita, ni disfrazados de rojo, ni tampoco disfrazados de agraristas o de ingenieros agrarios que cobran fabulosos sueldos de 20 pesos diarios...”.³⁷ A los maestros federales se les adeudaban también varias quincenas de trabajo. En suma, la huelga ferrocarrilera de 1935 fue la chispa que inició la protesta generalizada que reclamó (y consiguió) la caída del gobernador. El 6 de octubre el gobierno cedió, Alayola anunció su dimisión y la designación de Fernando López Cárdenas como gobernador interino. A su vez, López Cárdenas, en contacto con el secretario Mújica y los líderes del SFP, cedió a la petición de trasladar al sindicato el control del Consejo de Administración de los FUY, lo que equivalía a decir que les pasó la “papa caliente” de una empresa con enormes dificultades económicas. Formalmente, sin embargo, el sindicato pasó de la inexistencia legal hasta el más alto poder dentro de la empresa en

algo más de tres décadas, un giro inimaginable en 1910.

Impacto individual de la transición entre el paternalismo y el corporativismo

Ahora bien, ¿cómo se manifestaron estos cambios en la vida cotidiana del trabajo en los FUY? En primer lugar, hay que señalar que las protestas y acciones sindicales, necesariamente colectivas y de cara a la sociedad, corrían en paralelo con otro nivel de resistencia de los trabajadores a la autoridad y la disciplina impuestas por la administración patronal, que operaban de manera oculta, soterrada y predominantemente individual, como señalamos arriba. La revisión de expedientes individuales de trabajo en los archivos de los FUY nos proporciona una rica fuente de evidencias y ejemplos de esta resistencia, que se expresaba en actos como ausentismo, pequeños hurtos, consumo de alcohol en horas de trabajo, negligencia y acciones deliberadas para afectar instalaciones o equipo. Estas acciones se vinculaban con los actos colectivos de resistencia, como paros y huelgas, que llegaban a traducirse en mejoras generales para el conjunto de los trabajadores. Esta resistencia era tanto mayor cuanto más calificada era la fuerza laboral. En Yucatán, la escasez relativa de trabajadores calificados les dio a éstos ciertas ventajas. Vamos a concluir este ensayo mostrando un ejemplo de la transición entre el paternalismo y el corporativismo, en la gestión laboral de los FUY.

Consideremos el derecho a la jubilación con pago dentro de los ferrocarriles. En los años de su construcción, por supuesto, no era siquiera una posibilidad para un trabajador despedido exigir liquidación. Durante los años de la gestión porfirista, el tratamiento de la jubilación se presentó como una dádiva, que dependía de la disposición del patrón y el trato personal con el trabajador en cuestión, sin regulación alguna. Con la emergencia de los primeros sindicatos, se incorpora a la legislación formal el derecho a la jubilación, a partir de los treinta años de trabajo ininterrumpidos, con la condición de que el trabajador esté impedido físicamente para realizar sus labores.³⁸ Sin embargo, el derecho así adquirido se maneja dentro de un formato paternalista tradicional. En marzo de 1921, el agente de estación Vicente Cachón solicitó, a través de la LOF, la elevación de la pensión otorgada de 30 pesos mensuales, “debido a que dicho compañero necesita completo reposo y, en consecuencia, le es ya imposible continuar trabajando”.³⁹ La solicitud presentada al Consejo añade: “Con todo lo expuesto, invocando a los sentimientos de humanidad, apelamos a la conciencia de ese H. Consejo...” Este tono de súplica caracteriza a una amplia muestra de peticiones revisada. El expediente muestra, escrito a lápiz, la magnanimidad del H. Consejo en esta ocasión: “Que se le jubile con 40 pesos mensuales”. El incremento en este caso, 30% del monto original, no fue despreciable, mas aparece sujeto al paternalismo “benévolo”.

Un nuevo caso de jubilación, que se materializa en octubre de 1959, refleja el proceso de institucionalización de la prestación de jubilación. Se trata del mecánico Andrés Aguilar Fernández, de larga trayectoria en los FUY. Aguilar ingresó al ferrocarril el 14 de julio de 1906, contando dieciseis años de edad, y se jubiló el 1 de octubre de 1959, a los setenta, con una pensión de 734.12 pesos al mes. Trabajó en los FUY 36 años y ocho meses “efectivos”, ya que hubo varias separaciones temporales, incluida una de dos años y nueve meses, “a petición de la LOF”, con una indemnización parcial, como saldo de la huelga de 1922.⁴⁰ Hay otro largo paréntesis en que es probable que haya optado por un trabajo alternativo como mecánico, entre 1925 y 1936, año en que regresa a los FUY, primero en Progreso, y luego de retorno a La Plancha, como mecánico airista. En los años cuarenta del siglo XX se encuentran varias estancias médicas extensas de Aguilar, de un mes en 1943 y otro mes en 1945. Finalmente, el sindicato, ya entonces la sección 37 del STFRM, tramita su jubilación mediante un oficio y comparecencia en la Junta Federal Permanente de Conciliación número 14. Allí firman los representantes patronal, obrero y estatal un documento extenso, sin la presencia del trabajador directamente interesado. En éste se señala que “el jubilado tiene derecho a pase libre” por el recorrido de los FUY, atención médica, medicinas y hospitalización en caso de enfermedad. El paternalismo ha desaparecido, detrás de una nueva estructura burocrática. Es interesante que el documento señale que la jubilación “quedará sin efecto” si el trabajador “cambia de nacionalidad” o “ejecuta actos que perjudiquen o denigren” a los FUY. Lealtad a la Patria y lealtad a la empresa, donde Andrés Aguilar dejó su juventud y madurez. Su vida transitó del paternalismo sin ley del porfiriato al corporativismo del desarrollismo mexicano.

-
- [1] Pedro Echeverría V., “Material historiográfico sobre la huelga ferrocarrilera, la caída de Alayola Barrera y las manifestaciones antigubernistas de 1935”, en *Yucatán: Historia Economía. Revista de análisis socioeconómico regional*, UADY, Año 4, No. 19, mayo-junio de 1980, pp. 3-25. Ver también: Ben Fallaw, *Cárdenas compromised. The failure of Reform in Postrevolutionary Yucatán*. Durham, Duke University Press, 2001, pp. 33-37; 108-113. (FUY).
- [2] La Administración Obrera sólo operó entre 1938 y 1940, producto de la nacionalización de los FNM en 1937. Un análisis pormenorizado en: Gustavo López Pardo, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, UNAM, Ed. El Caballito, 1997.
- [3] José Luis Ceceña Gámez, “La penetración extranjera y los grupos de poder económico en el México porfirista”, en: *Problemas del desarrollo*. México, IIE, UNAM, Año 1, No. 1, octubre-diciembre de 1969, p. 81.
- [4] Imagen tomada de la Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1 de enero de 1895, hasta el 31 de diciembre de 1899. México, Dirección General de Telégrafos, 1900.
- [5] Entre muchos recuentos de este nexo, ver: Víctor Bulmer-Thomas, *The Economic History of Latin America since Independence*, Cambridge University Press, 1994, capítulos 3-5. Para el caso de Yucatán, Gilbert M. Joseph, *Revolución desde afuera: Yucatán, México y los Estados Unidos, 1880-1924*. México, FCE, 1992 (1ª edición 1982), capítulos 1 y 2. Para una referencia teórica, Carlos Marx, *El Capital*, volumen 1, capítulo 24 (La Acumulación originaria), (1ª edición, 1864), varias ediciones.
- [6] Allen Wells, “All in the Family: Railroad and Henequen Monoculture in Porfirian Mexico”, *HAHR*, vol. 72, no. 2, 1992, pp. 159-60.
- [7] Allen Wells, 1992, pp. 160-62; Paolo Riguzzi, “Los caminos del atraso: Tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en: Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, coordinadores, *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del Surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México, FNM, UAM y otros, 1996, pp. 31-97, especialmente 46-55; W. Rodney Long, *Railways of Mexico*, US Department of Commerce, Washington, 1925.
- [8] Riguzzi Paolo, *Op cit.*, Guillermo Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: Una visión histórica, 1850-1950*. México, CONACULTA, 2010, especialmente capítulos 1-2 y 8.
- [9] Existen varias descripciones de la oligarquía yucateca, pero destacan en particular los análisis de Joseph, 1982; Allen, 1992, y de ambos autores, de manera mucho más pormenorizada en sus operaciones políticas en el siglo XIX, Wells y Joseph, *Summer of discontent, Seasons of Upheaval. Elite Politics and Rural Insurgency in Yucatan, 1876-1915*, Stanford University Press, 1996. Fernando Benítez, *Ki: El drama de un pueblo y una planta*. México, FCE, 1962, realiza una revisión histórica y un reportaje contemporáneo detallado del proceso de liberación del peonaje por deudas en el porfirato y los experimentos de colectivización, de dudosa eficacia, de la posrevolución.
- [10] Entre 1896 y 1897, cuando los precios del henequén estaban por los suelos, el clan Molina-Montes emprendió, en alianza con otros productores, con capital propio y extranjero, el lanzamiento de una fábrica cordelera a la que pusieron por nombre *La Industrial*. Se pretendía con ella elaborar localmente el proceso de industrialización que se realizaba en los Estados Unidos, pero nunca logró consolidarse, tanto por falta de mercado local, como por el siguiente ascenso del precio de la fibra en bruto, que volvía poco atractiva la inversión en ella. Más adelante, los gobiernos revolucionarios retomaron el proyecto, sin alcanzar tampoco buenos resultados. (Joseph, 1992, pp. 75-76; Benítez, 1962).
- [11] Allen Wells, *Op. cit.*, p. 163.

- [12] *Ibid*, p. 179.
- [13] *Ibid*, 1992, p. 162-163. En el plano político, la relación patrón-cliente tenía una presencia más general en el México porfiriano. Se expresaba en la forma de gobernar del caudillo Díaz: “Era el cemento y los ladrillos que mantenían unida la mansión del poder de Díaz”, en: Wells y Joseph, 1996, p. 24.
- [14] Ver, por ejemplo, Marcos Aurelio Díaz Gutiérrez, *El Arte monumental del socialismo yucateco*, CIESAS, Tesis doctoral de Diseño, Mérida, 2014. En cuanto a la contribución al ejército constitucionalista, Joseph, 1992, pp. 198-199, donde cita una declaración de la empresa de Peabody al Secretario de Estado de EU: “Yucatán es una mina de oro para Carranza”.
- [15] *Informe de los Ferrocarriles Constitucionalistas de Yucatán*, Resumen estadístico, Mérida, 1916.
- [16] Pedro Echeverría V., *Nos llevó el tren. Los ferrocarriles de Yucatán*. Mérida, UADY, 1999, p. 48.
- [17] Un análisis detallado del proceso centrado en Progreso en: Fausto José Martínez Díaz, “Movimiento obrero en Yucatán. El caso de los trabajadores portuarios de Progreso (1910-1929)”, *Tesis de Maestría en Historia*. Mérida, CIESAS, 2010, pp. 45-57.
- [18] AGEY, FUY, Gerencia, Personal, Caja 266, e. 198. Carta dirigida al Sr. Presidente del Consejo de Administración de los FUY. La directiva estuvo formada por José Inés Peña, presidente; Claudio Sacramento, vicepresidente; Héctor Victoria y Eligio Navarro, secretarios, Liberato Sosa, tesorero, así como 17 vocales.
- [19] Un análisis de las huelgas de 1911 y 1922 en: Marcos T. Águila y Jeffery Bortz, “Un paso adelante y dos pasos atrás: La Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán”, *Mirada Ferroviaria*, Número 34, septiembre-diciembre de 2018. Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, CONACULTA. Ver: Marcelo Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*. México, Del Autor, 1944, pp. 428-431.
- [20] *Ibid.*, p. 31.
- [21] Marcelo Rodea, *Op cit.*, pp. 435-438.
- [22] Juan Rico, *La huelga de junio*. Mérida, Yucatán, s.p.i., 1922, p. 54. Ver también: Carlos Illades, *Las Otras ideas. El primer socialismo en México*. México, Ediciones ERA, 2009, pp. 263-267.
- [23] Citado en: Francisco Paoli y Enrique Montalvo, *El Socialismo olvidado de Yucatán*. México, Siglo XXI Editores, 1977, p. 95.
- [24] Joseph, 1992 (1982), p. 227.
- [25] Tomado de Daniela Spencer, “Workers Against Socialism? Reassessing the Role of Urban Labor in Yucatecan Revolutionary Politics”, en: Jeffrey Bannon y Gilbert Joseph, *Land, Labor and Capital in Modern Yucatan: Essays in Regional History and Political Economy*, University of Alabama Press, 1991, p. 231.
- [26] W. Rodney Long, *Railways of Mexico*, US Department of Commerce, Washington, 1925, pp. 213-214.
- [27] Joseph, 1992 (1982), p. 56.
- [28] Un análisis detallado de la huelga de 1922 en Daniela Spencer, *Op. cit.*, p. 220-240. El problema es apuntado en

una breve síntesis por Joseph, 1992, *Op. cit.*, pp. 256-259. Ver también, Águila y Bortz, “Un paso adelante...”, 2018.

[29] Juan Rico, *Op. cit.*, pp. 30-32.

[30] *Diario de Yucatán*, 16 de marzo de 1934. Citado en Joseph, 1992, pp. 323-324.

[31] Existe un recuento detallado a partir del análisis de la prensa local en: Pedro Echeverría V., *Op. cit.*, 1980, pp. 3-25. Un análisis histórico-político en: Ben Fallaw, *Op. cit.*, pp. 33-37.

[32] Gustavo López Pardo, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, UNAM, El Caballito, 1997.

[33] Ben Fallaw, *Op. cit.*, p. 35.

[34] SCOP, *Estadística de Ferrocarriles y Tranvías*. México, s.p.i., 1934; y Long, 1925, p. 218.

[35] *Diario del Sureste*, 27 de septiembre de 1935.

[36] Pedro Echeverría V., *Op. cit.*, 1980, pp. 12-14.

[37] *Ibid*, p. 16.

[38] AGEY, Contrato Colectivo entre los FUY y la Liga Ferrocarrilera Torres y Acosta, 1934, cláusula 21.

[39] AGEY, Fondo FUY, Consejo de Administración, Actas, C. 41, exp. 64.

[40] AGEY, Fondo FUY, Expedientes Personales, C. 112, Vol. 19, exp. 5.

MIRADA FERROVIARIA, Año 13, No. 39, mayo-agosto 2020, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 31 de julio de 2020.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.